NR INDEKSU 209015, ISSN 1895 - 2216

# MODELARSTWO OKRĘTOWE




nakład: 1150 egz.

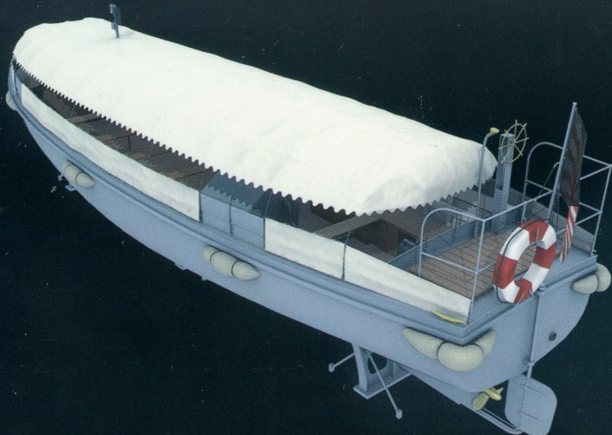
Magazyn modelarzy okrętowych nr 60 (5/2015) Cena 23,90 zł (5% VAT)

## *HMAS „WALLAROO”*

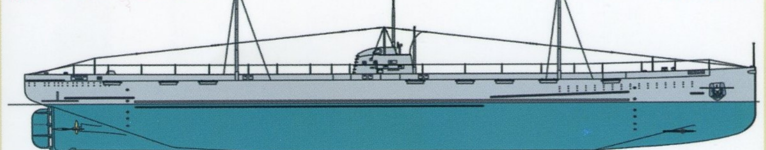
### *Australijski trałowiec typu “Bathurst”*

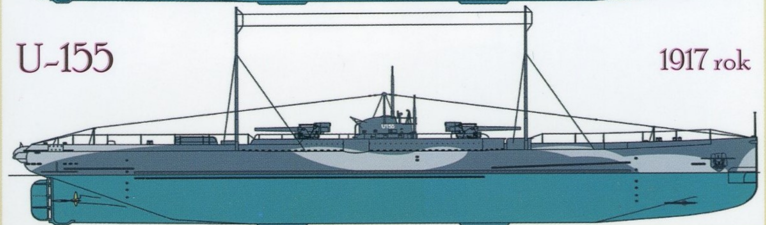
*plany modelarskie w skali 1:100* *cz. 2*

- 24-funtówka duńska z 1841 roku na lawecie obracanej
- Brytyjski monitor *HMS „Roberts”* w skali 1:350 - raport z budowy
- Japońskie ciężkie krążowniki typu “Takao” - monografia modelarska
- Włoski pancernik kazamatowy z 1890 roku *„Affondatore”* - plany w skali 1:400
- Malowanie amerykańskich lotniskowców eskortowych typu „Casablanca” cz. 1



plany modelarskie w skali 1:200 niemieckich okrętów podwodnych




- Japoński 12-metrowy kuter motorowy - plany + 3D




**Model australijskiego trałowca HMAS "WAGGA" w skali 1:100 zbudowany przez grupę modelarzy SD Model Makers z USA.**

*fot. SD Model Makers*



# MODELARSTWO OKRĘTOWE

**Magazyn modelarzy okrętowych**

**www.modelarstwookretowe.pl**

**Dwumiesięcznik**
**ISSN 1895 - 2216**
**nr indeksu: 209015**
**numer 60 (5/2015)**
**październik 2015 - listopad 2015**



**Adres Redakcji:**
Kolonia Brużyca 6M
95-070 Aleksandrów Łódzki
tel. 604 444677

**Redaktor naczelny:**
Sylwester Grabarczyk graby@modelarstwookretowe.pl

**Redakcja:**
Jarosław Leoniec (zastępca red. nacz.) jleoniec@modelarstwookretowe.pl

**Współpraca:**
Jim Baumann /Anglia/, Krzysztof Gerlach, Michał Glock, Czesław Greszkiewicz, Grzegorz Jermołaj, Jacek Krzewiński, Grzegorz Nowak, Michał Palkiewicz, Sławomir Zajączkowski.



**Wydawca:**
SAGA Sylwester Grabarczyk
Kolonia Brużyca 6M
95-070 Aleksandrów Łódzki
tel. 604 444677 saga@modelarstwookretowe.pl

**Druk:**
BIGPRESS - Łódź, tel: (042) 6762728

**Nakład:** 1150 egz.






# W numerze 60 (5/2015)



*Drodzy Czytelnicy!*

*Jak co roku wakacje minęły stanowczo za szybko, ale trzeba przyznać, że tym razem pogoda dopisała w 100% i zarówno Ci, którzy urlop spędzili w lipcu, jak i w sierpniu, mogą się czuć w pełni usatysfakcjonowani. A i początek jesieni mamy piękny i ciepły. Zapraszam zatem wszystkich modelarzy okrętowych do powrotu do swoich domowych modelarni i oddania się ponownie swojej pięknej, niepowtarzalnej, modelarskiej pasji.*

*W tym numerze pragnę zwrócić szczególną uwagę na nasze plany modelarskie, a zwłaszcza na zaprezentowaną na nich unikatową jednostkę. Mowa tu o bodajże jedynym na świecie zbudowanym podwodnym cywilnym frachtowcu “Deutschland” (oczywiście razem z bliźniaczym “Bremenem”), zaprojektowanym do przewozu surowców strategicznych do kaiserowskich Niemiec. Pomysł “wypalił”, bowiem “Deutschland” dwukrotnie przedarł się przez blokadę Royal Navy i dopłynął (i powrócił) do USA. Potem został on przebudowany do roli podwodnego krążownika, w której również spisał się znakomicie. My na naszych planach prezentujemy obydwa wcielenia tego okrętu i mamy nadzieję, że zainteresują one nie tylko zapalonych “podwodniaków”.*

*Zaczynamy również cykl ukazujący malowania kamuflażowe popularnych “Casablanek” - masowo produkowanych przez stocznie Kaiser Shipyards lotniskowców eskortowych US Navy.*

*Zapraszam do lektury*

*Sylwester Grabarczyk*









**PRENUMERATA I NUMERY ARCHIWALNE:**

*Cennik prenumeraty:*
- *roczna (6 numerów zwykłych) - 125 zł,*
- *roczna (6 numerów zwykłych i 2 specjalne) - 171 zł,*
- *półroczna (3 numery zwykłe) - 65 zł,*
- *półroczna (3 numery zwykłe i 1 specjalny) - 88 zł.*

*Prenumeraty czasopisma “MODELARSTWO OKRĘTOWE” oraz zakupu numerów archiwalnych można dokonać w sklepie na naszej stronie www.modelarstwookretowe.pl, telefonicznie lub wpłacając pieniądze na konto Nr.* ***09 1140 2004 0000 3902 3063 4720; SAGA Sylwester Grabarczyk, Kolonia Brużyca 6M, 95-070 Aleksandrów Łódzki****. W tytule transakcji proszę wpisać: “prenumerata roczna/półroczna od numeru ...”*

## MODELE PLASTIKOWE I ŻYWICZNE

Obiektywnie patrząc trudno przyznać, by okres wakacji był jakoś szczególnie bogaty w nowości. Zdecydowana większość nowych produktów na rynku modeli okrętowych to różnego rodzaju dodatki małych firm do zestawów dużych producentów. Można sądzić, że dłuższa posucha zapowiada wysyp nowych modeli przed Bożym Narodzeniem, ale jakoś zbytnio bym na to nie liczył. Nie wierzę, że producenci modeli plastikowych zwalniają tempo w środku roku tylko po to, by mocno przyspieszyć pod koniec. Owszem, jakiś jeden czy dwa projekty można podgonić, ale większość i tak idzie swoim trybem. Tym bardziej, że kraje Dalekiego Wschodu, gdzie produkuje się gros modeli, raczej wakacji nie mają. Dlatego aktualna posucha wcale nie musi zapowiadać deszczu nowości w najbliższej przyszłości. Miejmy jednak nadzieję, że przynajmniej kilka dużych nowych zestawów niedługo się pojawi.

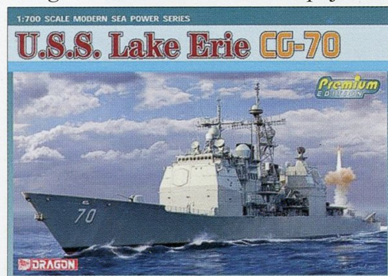
W "700-ce" **TRUMPETER** wypuszcza lada dzień pancernik *USS "California" BB-44*. Zestaw będzie z pewnością bazował na wcześniejszym modelu *USS "Tennesse"*. Dwuczęściowy kadłub, z możliwością wykonania z dnem lub bez, 630 części, blaszka i trzy samoloty pokładowe. Dla wielbicieli okrętów US Navy w 1/700 pozycja obowiązkowa. W tej samej skali pojawi się też *HMS "Dreadnought"* na rok 1918. Szczerze powiedziawszy, już się w tych wersjach i skalach *"Dreadnoughta"* zaczynam gubić. Zainteresowani naprawdę dużymi modelami ucieszą się z pewnością na wieść, że kultowy wręcz pancernik Royal Navy *HMS "Rodney"* w 1/200 pojawi się na Boże Narodzenie. Od debiutu *"Nelsona"* upłynęło już sporo czasu i w końcu pojawi się jego brat bliźniak. Roboty będzie sporo - 1300 części, jednoczęściowy kadłub i takiż pokład. Skąd tylko brać miejsce w domu na kolejny tak duży model?





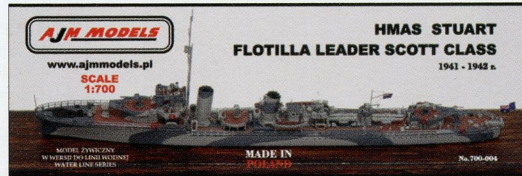


**DRAGON** wydaje kolejną wersję *"Scharnhorsta"* w "350-ce". Wcześniej mieliśmy ten okręt na rok 1943, a teraz na 1941. Nowa ma być nadbudówka, górna część kadłuba, wodnosamolot Arado i dźwigi. Pozostałe elementy będą z poprzedniego zestawu. Dobre i to. Prócz tego wznowione zostaną w 1/700: *USS "San Diego"*, *USS "Pennsylvania"*, *USS "Independence"*, USS *"Juneau"*, *USS "Belleau Wood"* i *USS "Arizona"*, a w 1/350: *USS "Laffey"* i *USS "Gearing"*. Jako nowość w 1/700 pojawia się też *USS "Lake Erie" CG-70*, krążownik rakietowy typu "Ticonderoga". Coś mi się jednak mocno wydaje, że to stary model *USS "Ticonderoga" CG-47* sprzed 10 lat lub *USS "Monterey" CG-61*, bądź też *USS "Philippine Sea" CG-58* DRAGONA z drobnymi zmianami. Wszystkie te modele to tak naprawdę jeden plastik.




**AJM MODELS** z Krzanowic na październik zapowiedziało w 1/700 trzech przedstawicieli liderów flotylli brytyjskiego typu "Scott". Będą to: *HMS "Malcolm"*, *HMS "Douglas"* oraz *HMAS "Stuart"* (na 1941/42 rok). Jednostki zbudowane jeszcze podczas I wojny światowej, zasłużyły się w służbie konwojowej w następnej wojny. Co ciekawe, modeli jednostek typu "Scott" możemy także spodziewać się w 1/350, ale to pewnie w drugiej kolejności i dopiero za jakiś czas.




Ukraiński **MIKROMIR** wydał dwa kolejne okręty podwodne w 1/350. Pierwszy z nich to amerykański boomer *USS "Lafayette" SSBN-616*, a drugi, moim zdaniem znacznie ciekawszy, to brytyjski okręt podwodny typu "K" z okresu międzywojennego o napędzie parowym. Oba modele bardzo proste, ale taka już jest uroda modeli okrętów podwodnych w tej skali. Warto jednak się nimi zainteresować, bo nikt inny już raczej modeli tych okrętów nie zrobi. Tanie jednak z pewnością nie są.







Kto przez 30 lat nie dał rady kupić, to będzie miał znowu okazję - **HELLER** wznawia *"Strasbourga"* w 1/400. Nie sądzę by cieszył się wielkim wzięciem, ale z jeden w Polsce się sprzeda. Nawet wiem, kto go kupi.




**L'ARSENAL** z Normandii wydał w 1/700 żywiczny model lekkiego krążownika *HMS "Sheffield"*. 263 części żywiczne plus blacha i jakość z górnej półki. Gorąco polecam, bowiem na wyrobach tej firmy jak dotąd nigdy się nie zawiodłem.

**FUJIMI** wydaje limitowaną wersję "premium" pancernika *"Haruna"* w 1/350. W zestawie znajdziemy maski, metalowe lufy i sporo blaszki. Tak przynajmniej zapewnia producent. Jednak zdecydowanie ciekawszą nowością jest całkowicie nowy model w 1/700 - lekki krążownik japoński






*"Agano"*/*"Noshiro"* (do wyboru jeden z dwóch do wykonania z jednego pudełka). Pewnie wielu polskich modelarzy budujących japońskie okręty w tej skali będzie zadowolonych.




**Atlantic Models** wydał w 1/350 *HMS "Zulu"* - jednego z przedstawicieli fregat typu "Tribal" z lat 60-tych XX wieku. Firma niejako dziedziczy najlepsze tradycje produkcyjne dawnego White Ensign Models, ale dziedziczy też tę najgorszą ich cechę - cenę. Owe *HMS "Zulu"* kosztuje 110 GBP. Dla polskiego modelarza to zdecydowanie zbyt dużo.

Serię nowych torpedowców z końca XIX wieku w "350-ce" wydał **Kombrig**. Są to: *"Succiena"*, *"Jancziche"*, *"Piernow"* oraz *No. 208*. Niewielu producentów robi modele tego typu jednostek.











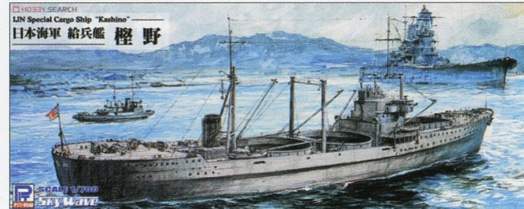


Kto lubi tego typu pływadła, powinien się zainteresować. Jakość jak zwykle w Kombrigu powinna być z najwyższej półki.

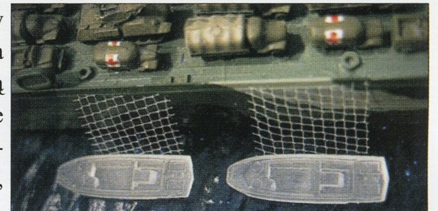
Hasegawa zapowiada japoński lotniskowiec *"Shinano"* w skali 1/450. To najprawdopodobniej reedycja starego modelu sprzed 30 lat, ale zastanawiające są renderingi tego modelu. Po co robić model 3D i renderingi do starego, istniejącego plastiku? Nie wierzę też, by to był nowy model w tak niepopularnej i dziwnej skali. Skąd więc i po co te renderingi?

Holenderskie **Naval Models** wydało żywiczny zestaw okrętu podwodnego typu "Walrus". Cztery takie okręty to jedyne dziś podwodniaki służące w marynarce wojennej Holandii. Z zestawu da się zrobić każdy, bo różnią się one tylko oznaczeniami, a te wszystkie są na kalce w zestawie.

**Pit-Road** zapowiedział kolejny ciekawy model japońskiego "wynalazka" w "700-ce". Jest to okręt amunicyjny *"Kashino"*. Jednostka to o tyle ciekawa, że skonstruowana do transportu w tajemnicy dział artylerii głównej pancerników *"Yamato"* i *"Musashi"* do stoczni, w których kolosy te były budowane (budowę pancerników otoczono sekretem, stąd i specjalny statek do "cichego" przewozu armat).




Modelarze interesujący się amerykańskimi okrętami z XIX wieku znają z pewnością **Flagship Models**, bowiem firma ta specjalizuje się właśnie w takich okrętach. Nowością w jej ofercie jest *USS "Alligator"* z 1862/63 roku w skali 1/72. Zainteresowani pewnie wiedzą o jaki okręt chodzi, a nie zainteresowani niech sobie odpuszczą.




## DODATKI I AKCESORIA

**Tom's Modelworks** wydał w 1/700 zestaw amerykańskich LCP(L) - cztery sztuki w paczce. Zrobione są na drukarce 3D i wyglądają nieźle. Równie dobrze można by je było normalnie odlać w żywicy, ale nie byłoby to tak dobre marketingowo. Jeśli ktoś w "700-ce" robi jakąś dioramę z Pacyfiku, to te drobiazgi mogą być przydatne. Także w 1/700 po poprzednich samolotach Fairey Albacore, teraz Tom's wydał Fairey Fulmary. Trzy sztuki w paczce przydadzą się dla budujących brytyjski lotniskowiec np. *HMS "Ark Royal"* lub *HMS "Victorious"*. Ale to nie koniec "700-ki".



Dwie wersje drukowanych w 3D barek LCI i kolejne samoloty: Martin PBM Mariner i "Zero" na pływakach. Widać drukarka 3D w tej firmie musi się prędko zwrócić.

Do *"Yamashiro"* Fujimi w "350-ce" **FlyHawk** wydał olbrzymi zestaw waloryzujący. 19 arkuszy blachy, 158 elementów z żywicy, 307 metalowych toczonych elementów, drewniany cięty laserem






pokład! Jakby tego było mało, to całkiem podobny zestaw przygotowano też do *"Nagato"* HASEGAWY w tej samej skali. Cena pewnie będzie mocno zaporowa, ale taki model z takim zestawem to pewnie z rok pracy, a raz na rok sobie można pozwolić.




**EDUARD** wydaje ciekawy dodatek - kolorowe flagi kodu sygnałowego z blaszki fototrawionej. Tak - z blaszki, to nie pomyłka. Szczerze powiedziawszy, to bardzo ciekaw jestem, jak takowe się sprawdzą, tym bardziej, że trzeba je będzie jeszcze na pół złożyć i linkę wkleić jakoś. Do tego czeski producent wydał cztery zestawy do: *USS "Yorktown" CV-5* MERITA w 1/350 i trzy do *HMS "Illustrious"* AIRFIXA w tej samej skali. Zestawy EDUARDA składa się bezproblemowo więc polecamy.



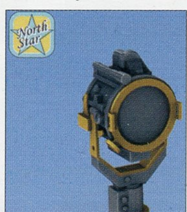



Do torpedowców *A-86* i *ORP "Podhalanin"* w 1/350 produkcji MIRAGE HOBBY **NORTH STAR MODEL** wydał blaszki. Patrząc na zdjęcia modelu z blaszkami wydaje się, że niewiele plastiku spod nich widać. Cieszy fakt, że do polskich modeli też czasem produkuje się zestawy waloryzujące. W tej samej skali NORTH STAR wydał też kilka ciekawych zestawów. Są to: amerykańskie 24-calowe reflektory, brytyjskie kotwice, pływające sieci ratunkowe, dalocelowniki Mk51 i kilka innych zestawów. Ceny są niskie, a ilość elementów duża.





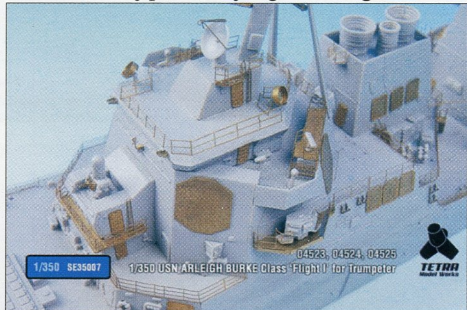






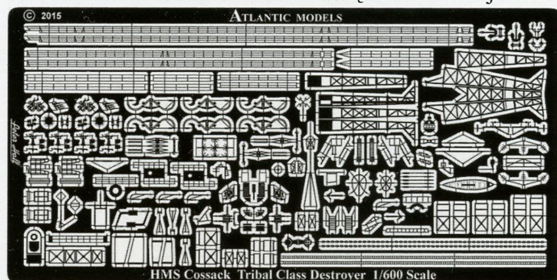


**HASEGAWA** wypuszcza zestaw japońskich samolotów pokładowych w 1/450. Niby OK, skoro wydają w tej skali lotniskowiec, to i samoloty potrzebne. Sęk w tym, że *"Shinano"*, który właśnie wydaje HASEGAWA zatonął, zanim zdążył wziąć na pokład jakąkolwiek jednostkę lotniczą. Coś mi się w tej pokrętnej logice nie zgadza.




**TETRA MODEL WORKS** wydał do trumpeterowego niszczyciela rakietowego *USS "Arleigh Burke"* w 1/350 całkiem ładny zestaw fototrawiony. Jeśli ktoś przymierza się do budowy tego modelu, to może warto się zainteresować? Na zdjęciach zestaw wygląda naprawdę porządnie.

Do stareńkiego niszczyciela *HMS "Cossack"* w 1/600 AIRFIXA **ATLANTIC MODELS** zrobiło blachę. Pewnie niejeden z nas jeszcze trzyma takowy model na dnie szafy i szkoda mu go wyrzucić, a kleić - to i tak wyjdzie bieda. Może więc zakup blachy pozwoli jeszcze ożywić, ten dla wielu mający wartość sentymentalną model?



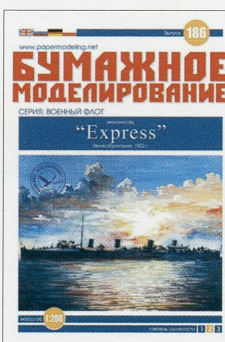

**KOMBRIG** zaczął wydawać wodnosamoloty w "350-ce". Na początek francuski Loire 130 oraz Tupolew ANT-44. Jakość wykonania raczej bez zarzutu, bo w końcu marka zobowiązuje.




**AJM MODELS** wprowadza na rynek kilka nowych zestawów waloryzacyjnych w 1/700 do brytyjskich jednostek. Są to m. in. podwójny karabin maszynowy Lewis, pojedynczy Oerlikon, włoska 20 mm pojedyncza Breda, brytyjskie miotacze i zrzutnie bomb głębinowych, potrójna wyrzutnia torpedowa kal. 533 mm, worki przeciwodłamkowe i jeszcze kilka innych, w tym sporo działek. Warto się zainteresować i zajrzeć na ich stronę internetową tym bardziej, że modeli brytyjskich okrętów na rynku jest całkiem sporo.

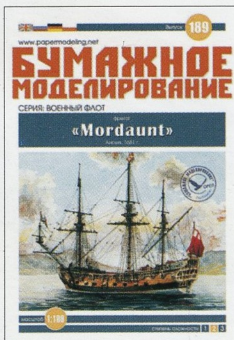
## MODELE KARTONOWE

Z Ukrainy, z wyd. **OREL** z Chersona trafiły do nas cztery, bardzo ciekawe i różnorodne tematycznie nowości. Pierwsza to radziecka fregata *SKR-52 "Tuman"*, należąca do licznie produkowanych (łącznie 68 jednostek) w latach 50-tych okrętów eskortowych proj. 50 (kod NATO "Riga"). Skala 1/200, autorem modelu jest Igor Kuniejewski. Model średnio trudny, coś dla miłośni-





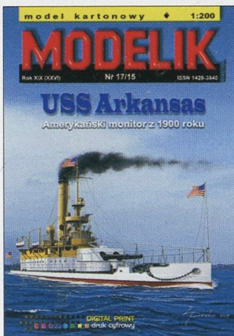

ków wczesnopowojennych konstrukcji. Druga nowość jest autorstwa Aleksandra Kustowa, a więc pochodzi z początków XX wieku i jest nią brytyjski niszczyciel *HMS "Express"*, podówczas jeden z największych okrętów swojej klasy. Pomimo niewielkich rozmiarów w skali 1/200 w której został wydany, model z uwagi na dużą ilość malutkich detali i wysoki stopień uszczegółowienia, przeznaczony tylko dla wprawnych modelarzy. Trzecia nowość cofa nas jeszcze dalej, bo na koniec XVII wieku. *HMS "Mordaunt"* to jeden z bardziej znanych, 46-działowy okręt liniowy IV-rangi Royal Navy, zwodowany w 1681 roku. Jego model w skali 1/100 opracował Albert Drybnik. Modeli dużych żaglowców jest jak na lekarstwo więc ten na pewno znajdzie licznych klientów w Polsce. I na koniec "perełka" - atomowy lodołamacz *"Lenin"* w "200-ce", ale o nim napiszemy szczegółowiej w kolejnym numerze "MO".







Wyd. **Modelik** zapowiedziało pół roku temu, że kolejne swoje modele będzie wydawać już tylko w technologii druku cyfrowego i tak też jest wydrukowany najnowszy *USS Arkansas"*, amerykański monitor z 1900 roku. Autorem modelu w skali 1/200 jest Michał Glock i jak można się domyśleć, poradzą sobie z nim nawet mało doświadczeni modelarze. Sylwetka taka "kompaktowa", ciekawa, ładne białe-żółte malowanie, gratka dla miłośników epoki parowej. Tylko ten druk - ładny, kolorowy, ale cyfrowy...




Modelik wszedł w druk laserowy, a wyd. **Świat z Kartonu**, które zapoczątkowało ten rodzaj druku, dość chłodnie przyjęty przez modelarzy (i przez nas też), właśnie się z niego wycofuje! Ponad rok temu w 52 nr recenzowaliśmy model fińskiego pancernika obrony wybrzeża *"Väinämöinen"*, wydrukowanego laserowo, a tymczasem dość nieoczekiwanie wydawnictwo to wydało go ponownie, ale tym razem wydrukowanego tradyjnie - offsetowo. Brawo, brawo i jeszcze raz brawo za tę decyzję!!! Tak trzymać!



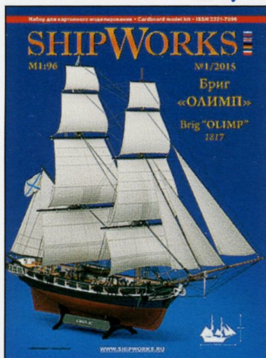

Ciężki krążownik *"Mogami"* to kolejny japoński okręt zaprojektowany przez Dariusza Wandtke i wydany przez wyd. **Answer**. Widać, że ma ten autor duże moce przerobowe, bo jego kolejne projekty (jak na razie sama "japońszczyzna") ukazują się regularnie co 2 - 3 miesiące. *"Mogami"* pokazany jest z początkowego okresu II wojny światowej (pięć wież artylerii głównej kal. 203 mm), jeszcze sprzed bitwy o Midway, po której m. in. w skutek licznych uszkodzeń, został gruntownie przebudowany do roli tzw. krążownika lotniczego.




**Dział zredagowali: Jarosław Leoniec i Sylwester Grabarczyk**

# Rosyjski bryg z 1817 roku „OLIMP”

## model kartonowy w skali 1:96 wyd. SHIPWORKS

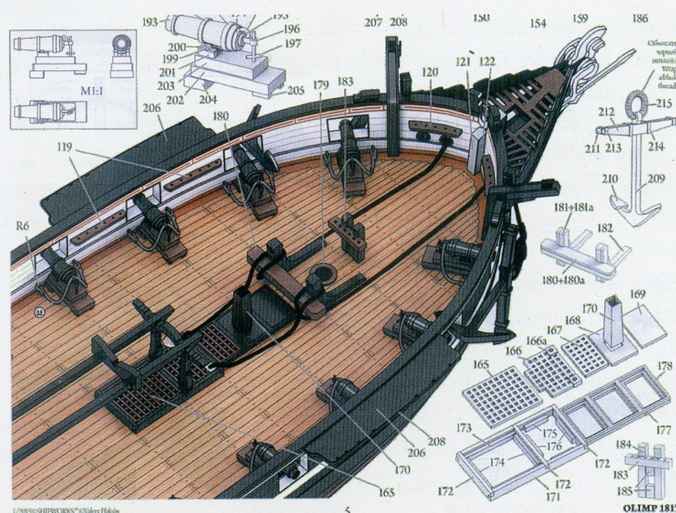



Zawsze jest mi niezmiernie miło recenzować model wydawnictwa, które “debiutuje” w naszym czasopiśmie. Z reguły ów “debiut” w MO pokrywa się z debiutem jako takim na rynku wydawnictw kartonowych, ale zdarzają się przypadki, kiedy po prostu w moje ręce trafia model firmy, która ileś tam już lat na rynku jest. I tak właśnie jest w przypadku wyd. SHIPWORKS. Jest to rosyjskie, autorskie wydawnictwo mieszczące się w Krasnojarsku, wydające tylko i wyłącznie plany modelarskie i modele kartonowe historycznych żaglowców. Taki rosyjski SHIPYARD. Właścicielem firmy, a zarazem projektantem modeli i autorem planów jest Valerij Płaksin. Dotychczas nakładem tej firmy ukazały się plany łodzi Piotra I *“Fortuna”* z 1689 roku w skali 1:25 oraz rosyjskiego tendra z 1845 roku *“Pospiesznyj”* w 1:72. Obie jednostki doczekały się także modeli kartonowych w skalach odpowiednio: 1:40 *“Fortuna”* i 1:96 *“Pospiesznyj”*. Co ciekawe, nie jest to taki 100% debiut wyd. SHIPWORKS w “MO”, bowiem w nr. 47 (4/2013) ukazała się relacja z budowy modelu *“Pospiesznego”* autorstwa Patryka Kaniewskiego.

Trzecią, najnowszą jednostką którą opracował Płaksin jest rosyjski bryg z roku 1817 *“Olimp”*. Jego model kartonowy w skali 1:96 ukazał się kilka miesięcy temu, jak sądzę plany modelarskie pojawią się niebawem. *“Olimp”* był jednym z 10 tego typu jednostek zbudowanych dla Floty Bałtyckiej i Czarnomorskiej w I połowie XIX wieku. Wyporność ok. 470 t, długość 30,2 m, szerokość 9,4 m, załoga 85 marynarzy. Okręt uzbrojony był w 20 karonad 24-funtowych. Budowę *“Olimpu”* rozpoczęto 20 listopada 1816 r., a zwodowano go 15 czerwca 1817 r. Okręt przez cały okres służby stacjonował w Kronsztadzie i pływał po Bałtyku. 7 listopada 1824 r. podczas powodzi w Kronsztadzie zerwał się z kotwicy, uderzył w ściany portu i zepchnięty osiadł na mieliźnie, doznając licznych i poważnych uszkodzeń. Trzy lata później został rozebrany.

Model *“Olimpu”* wydany został w formacie A-3 w postaci zestawu, w którego skład wchodzą: dwa arkusze kartonu (jak na mój gust nieco za cienkiego) z kolorowymi częściami modelu tj. pokład, burty, finalne planki poszycia, elementy łodzi okrętowych i działa, wycięty laserem arkusz grubej 2 mm - szarej, sztywnej tektury z elementami szkieletu kadłuba, dwa arkusze 1 mm - białej tektury ”piwnej”, w której wycięto pozostałe elementy modelu, mały arkusik formatu A-5 tektury 0,5 mm z wyciętymi drobnymi detalami tj. elementy łodzi, knagi, jufersy itp, dwa cienkie arkusze offsetu z szablonami masztów, reji i żagli, ładnie wydrukowana na papierze kredowym książeczka z instrukcją budowy modelu oraz wydrukowane dwustronnie na materiale bandery rosyjskie. Całość zapakowana jest w gustowną okładkę-teczkę, która dodatkowo jest zafoliowana. Ważna uwaga: części wycięte laserem nie posiadają wydrukowanej kopii na offsecie.

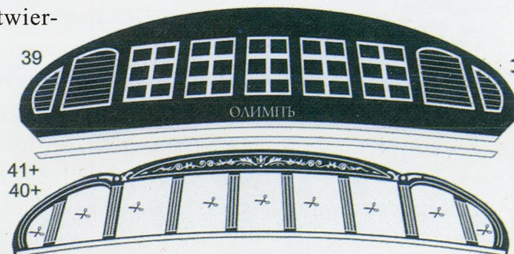
Zacznę od instrukcji, która bardzo przypomina te dodawane do modeli naszego rodzimego SHIPYARDU. Zarówno na kolorowych, jak i na czarno-białych ry-




sunkach krok-po-kroku pokazano budowę modelu. Jest też pisemna instrukcja budowy, również w jęz. polskim! Krótka, zwięzła, ale bardzo dobrze napisana, a przede wszystkim przetłumaczona przez fachowca - szkutnika. Wielkie brawa za to dla rosyjskiego wydawnictwa, że zatroszczyła się o to. Komplet dokumentacji potrzebnej przy budowie modelu uzupełniają zdjęcia z testowej budowy modelu, które znajdują się na tylnej stronie okładki.

Najważniejszą różnicą w budowie modelu, w odróżnieniu od opracowań SHIPYARDU (te porównania do polskiej firmy narzucają się same) jest sposób wykonania kadłuba. W modelach polskiego wydawnictwa szkielet kadłuba oklejamy dwuetapowo: najpierw podposzycie w klasyczny dla kartonowych modeli okrętów sposób (poprzeczne oklejki dna pomiędzy sąsiadującymi ze soba wręgami), a następnie ostateczne poszycie układane plankami. Tutaj mamy też dwa etapy, z tym że budowa kadłuba jest podobna do modeli drewnianych wykonywanych z zestawów - pierwszą warstwę poszycia układamy z podłużnych planków wyciętych laserem w 1 mm tekturze (w modelach drewnianych są one wycięte w sklejce). Potem po oszlifowaniu i opcjonalnym szpachlowaniu, na tak przygotowany kadłub naklejamy finalne planki z kartonu w czerwonym kolorze.

Pozostałe etapy budowy są klasyczne dla tego rodzaju modelarstwa okrętowego i nie ma potrzeby tu ich bliżej opisywać. Pragnę zwrócić tylko uwagę na znakomity druk kolorowych części modelu i bardzo ładnie wyglądającą imitację drewnianego pokładu. Pokuszę się nawet o stwierdzenie, że te rzeczy wyglądają lepiej niż w shipyardowskich modelach i zachęcałbym do niemalowania całego modelu.




To świetna informacja, że poza rodzimym SHIPYARDEM istnieje inne wydawnictwo, wydające na tak znakomitym poziomie kartonowe modele żaglowców. Obie firmy raczej nie konkurują ze sobą, bo tematyka modeli SHIPWORKSA ogranicza się na razie do tematyki rosyjskiej, nie podejmowanej przez SHIPYARD. Najnowszy model brygu *“Olimp”* polecam z czystym sumieniem wszystkim modelarzom-szkutnikom.

**Sylwester Grabarczyk**

Model do recenzji przekazał producent wyd. SHIPWORKS www.shipworks.ru

# Radziecki okręt podwodny proj. 613 (Whiskey III)

## model plastikowy w skali 1:350 firmy MikroMir




Ukraiński MikroMir to mała firma istniejąca na rynku od kilku lat. Produkuje niewielkie gabarytowo i dosyć proste modele plastikowe przede wszystkim jednostek pływających, ale także samoloty w różnych skalach oraz pojazdy pancerne. Najczęściej są to rzeczy mniej znane, często jednostki eksperymentalne i niezbyt popularne. Największą ofertę MikroMir ma jednak okrętów podwodnych w "350-ce". Znajdziemy tu modele jednostek ze wszystkich stron świata i z wielu okresów XX wieku.

W nasze ręce trafił model okrętu podwodnego pro. 613, znany pod nazwą "Whiskey III". Model ten jest już na rynku od jakiegoś czasu, ale ponieważ MikroMir nie należy do najpopularniejszych producentów wśród polskich modelarzy, to zdecydowaliśmy się go opisać. "Whiskey III" to radziecki okręt podwodny z początkowego okresu zimnej wojny, bazujący na doświadczeniu z budowy okrętów typu "S" i wzbogacony o rozwiązania z przejętych niemieckich U-bootów typu XXI. Niektórzy uważają, że to wręcz kopia typu XXI, ale okręty proj. 613 były od niemieckich pierwowzorów nieco mniejsze. "Whiskey" były najliczniejszą klasą okrętów podwodnych made in ZSRR budowaną w okresie zimnej wojny.

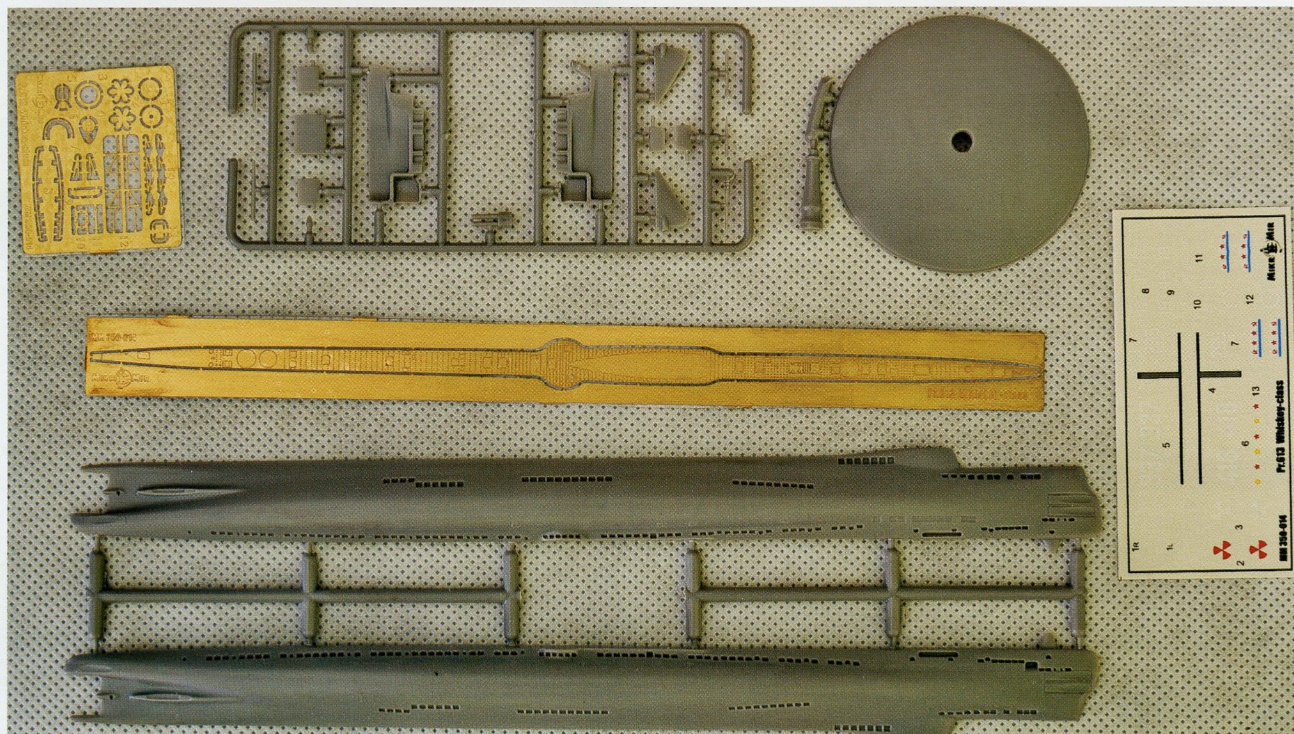
Pudełko zestawu jest bardzo liche, miękkie, a i zdjęcie na okładce wygląda jak zrobione komórką kiepskiej jakości. W przypadku niskonakładowej żywicy to może by i mogło tak być, ale w wysokonakładowym plastiku powinno to jakoś lepiej wyglądać. Model MikroMira jest bardzo prosty, wynika to jednak z prostej formy oryginalnej jednostki. Składa się z podstawki, dwóch połówek kadłuba podzielonego wzdłuż pionowo, jednej malutkiej ramki z połówkami kiosku, peryskopami, sterami głębokości itp., małej blaszki fototrawionej z drobnymi detalami i drugiej blaszki stanowiącej cały pokład oraz kalkomanii.

Złożenie całego modelu jest banalnie proste. Jedynym problemem może być doklejenie pokładu, bowiem trzeba do tego użyć kleju cyjanoakrylowego, a przy tak długim elemencie może zdarzyć się, że klej zwiąże nam, zanim dociśniemy pokład. Efektem tego może być sfalowanie pokładu w miejscu grubszej warstwy przedwcześnie wyschniętego kleju. Warto więc dobrze przemyśleć technikę doklejania pokładu. Części plastikowe są dobrze wykonane i spasowane. Detal jest ostry i wyraźny, dotyczy to zarówno podziału blach na kiosku, jak i otworów przelewowych w kadłubie.

Model "Whiskey III" powinien zainteresować polskich modelarzy przede wszystkim dlatego, że cztery okręty tego typu wchodziły w skład PMW od lat 60-tych do 80-tych. W schematach malowań znajdziemy nawet oznaczenia dla *ORP "Bielik"*. Z zestawu MikroMira możemy zbudować każdy z naszych okrętów. Jest jednak małe "ale". Kalkomanię z banderą i oznaczeniem kodowym (oprócz numeru 295 dla *ORP "Bielik"*) musimy sobie zrobić sami lub numery te namalować. Są one na tyle duże, że jest to możliwe, wymagać może jednak zrobienia szablonu na ploterze. Polskiej bandery w zestawie nie ma, mało tego, na schemacie malowania *ORP "Bielik"* nosi banderę marynarki wojennej ZSRR... Wynika to najprawdopodobniej z faktu, że na rysunek radzieckiej jednostki projektant nanosił do instrukcji oznaczenia poszczególnych wersji okrętu. Wersja egipska także ma bowiem banderę ZSRR. Faktem jest, że na większości zdjęć, polskie "Whiskey" nie mają bandery, co może załatwić problem braku kalkomanii.

Model gorąco polecam szczególnie tym, którzy chcą mieć w kolekcji kolejny okręt pod polską banderą. Zestaw śmiało może zbudować nawet bardzo początkujący modelarz. Z blaszką także powinien sobie poradzić. Zaawansowani mogą sobie "Whiskey" skleić i pomalować w weekend, wcale się przy tym nie przepracowując. Cenowo zestaw nie wypada najlepiej, choć to może nawet mało powiedziane. Kosztuje prawie 90 zł, co moim zdaniem jest stanowczo wygórowaną ceną. Za takie pieniądze można kupić całkiem niezłą "700-kę", o dużo wyższym stopniu skomplikowania. Jeśli jednak kogoś stać i chce mieć model polskiego "Whiskey", to niech się nie zastanawia.

**Jarosław Leoniec**



# Amerykański pancernik USS „West Virginia" BB-48

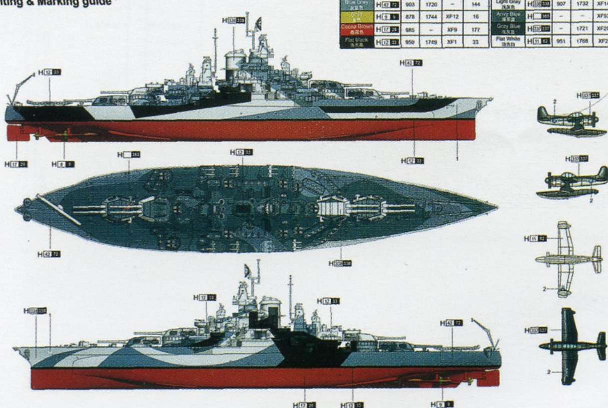
## model plastikowy w skali 1:700 firmy Trumpeter



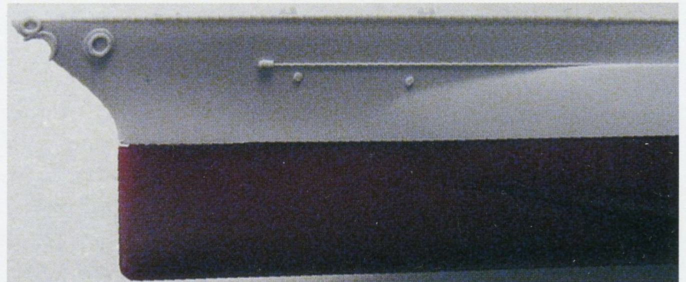

O tym, że chiński potentat w dziedzinie modeli plastikowych stał się światowym hegemonem w każdej dziedzinie modeli wtryskowych, czy to samolotów, broni pancernej, czy okrętów, nie trzeba dziś chyba nikogo przekonywać. Także w dziedzinie modeli plastikowych w skali 1:700 chyba żadna konkurencyjna dziś firma nie ma tak bogatej oferty rynkowej. Bogatej i zróżnicowanej. Oczywiście kwestią dyskusyjną jest stawianie Trumpetera na czele pod względem jakości swoich wyrobów, bo są firmy, którym Trumpeter jeszcze nie dorównał, ale kto wie, czy nie jest to już tylko kwestia czasu. Bez wątpienia za to firmie tej należy się chwała za podejmowanie tematów, w jakiś dziwny i niezrozumiały sposób pomijanych na przestrzeni całych dekad przez najsławniejsze japońskie firmy. Dzięki temu, że Trumpeter czerpie pełnymi garściami ze światowych list okrętów wojennych, wybierając od dawna przez modelarzy poszukiwane tematy, do tej pory nietknięte, bądź „spełnione" w drogiej żywicy, jego oferta rynkowa jest szczególnie interesująca.

Do tej pory tematyka amerykańskich pancerników starszych niż *USS "North Carolina"*, poza tragiczną i dzięki temu powszechnie znaną *USS "Arizoną"*, była traktowana jako nieatrakcyjna dla producentów. Trumpeter nie tylko ugruntował swoją silną pozycję wznawiając obydwa pancerniki typu "North Carolina" w lepszej jakości, niż zrobiła to przed wielu laty Aoshima, ale po nich poszedł dalej wydając trzy z czterech okrętów typu "South Dakota". Wydawało się, że nadal nic się nie zmieni, ale było to mylne przekonanie. Oto bowiem pojawił się model pancernika *USS "Maryland"* wg stanu na 1941 rok, po nim *USS "West Virginia"* także na czas Pearl Harbor, a po nich pojawiły się zapowiedzi kolejnych okrętów z serii „Big Five" na różne okresy. I tak oto w ramach tej serii wydano po raz drugi model pancernika USS "West Virginia" wg stanu na 1945 rok, czyli po wielkiej „reanimacji". Pancernik ten bowiem został zatopiony w Pearl Harbor 7 grudnia 1941 r. otrzymując ciężkie ciosy i - jak sądzili Japończycy - nigdy nie będzie już im zagrażał. Tymczasem został on podniesiony z dna, o własnych siłach popłynął do USA i tam został gruntownie odbudowany i zarazem przebudowany w taki sposób, że właściwie niczym już nie przypominał starego pancernika z dwoma wielkimi, kratownicowymi masztami.

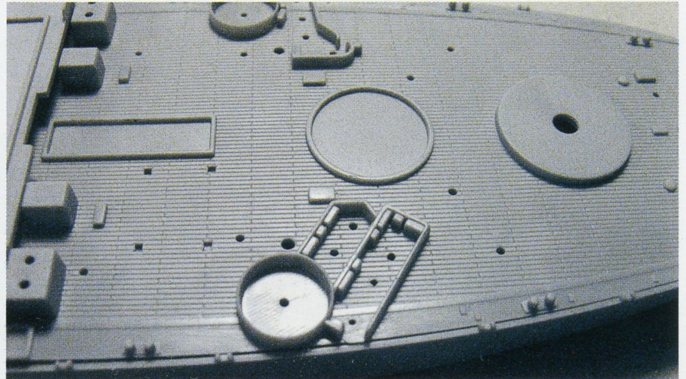
Model Trumpetera ma prezentować wygląd pancernika po przebudowie na 1945 rok, jednak chyba lepiej byłoby napisać 1944, bowiem zarówno pudełko, jak i kolorowa instrukcja malowania znajdująca się wewnątrz prezentuje kamuflaż okrętu wg schematu Ms-32/7d, zastosowanego tuż po ukończeniu remontu w połowie 1944 roku. Wprawdzie do połowy 1945 roku okręt nosił nadal ten sam schemat, ale już później pomalowany został w całości jednolitym kolorem Navy Blue 5N.




Sporych rozmiarów pudełko zawiera aż 21 ramek wtryskowych! Sporo, nawet jak na pancernik. Samych części plastikowych doliczyłem się 604, choć oczywiście z powodu uniwersalności ramek spora ilość detali odpada przy montażu, jako te pochodzące z innych wersji lub jednostek bliźniaczych. Kadłub modelu opracowano w taki sposób, aby był uniwersalny dla zaplanowanych kolejnych okrętów tego typu po modernizacji z lat 1944/45, czyli *USS "California"* i *USS "Tennessee"*, które w chwili kiedy oddajemy te słowa do druku są już dostępne na rynku. Oczywiście kadłub jak to u Trumpetera podzielony został na część nadwodną i podwodną wy-konaną z tworzywa wiśniowego koloru. Część nadwodna jest

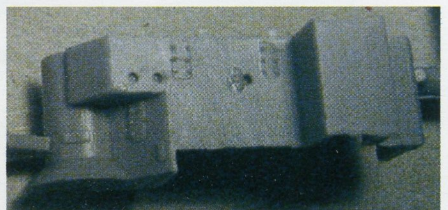


pozbawiona pokładów, które jako dwa odrębne elementy wklejamy od góry. Jest to o tyle lesze rozwiązanie wobec stosowanego w wielu innych modelach jednolicie połączonego pokładu z kadłubem, że daje szansę na zniwelowanie ewentualnych odkształceń kadłuba wtryskowego. Pokłady na pancerniku po modernizacji nadal w dużej części pozostawały deskowane. Trumpeter wykonał deskowanie bardzo starannie i delikatnie, łącznie z poprzecznymi podziałami desek, które wprawdzie troszkę drażnią schematycznością, bo w



„realu" nie były one tak idealnie układane, to jednak robią doskonałe wrażenie, a przecież pamiętać należy, że przy budowie modelu w skali 1:700 nie tyle zgodność wymiarowa po przeliczeniu jest najistotniejsza, ile pewien rodzaj sztuki iluzji - jak mawia pewien mój kolega mikromodelarz.

Nadbudówki w typowy sposób dla modeli Trumpetera opracowano jako ścianki sklejane w całość, a nie odlewy całych segmentów, co znacznie poprawniej oddaje kształty. Całe segmenty zawsze mają ukośne ścianki, do czego zmusza technologia wtryskowa. Delikatnie zaznaczone bulaje i włązy na ściankach nadbudówek są na standardowym



poziomie, aczkolwiek nie zaszkodzi podmienić je na jakieś lepsze z blaszki fototrawionej.

Bogactwo ramek z uzbrojeniem jakie znajdziemy w modelu to efekt unifikacji i chęci wydania kilku modeli okrętów tego samego typu w jednej serii. Mamy tu więc nie tylko wieże i artylerię niezbędną do uzbrojenia naszej *"West Wirginii"*, ale pozostaną nam kompletne wieże trójdziałowe i lufy kal. 356 mm dla pancerników tj. wspomniana *USS "California"* czy *USS "Tennessee"*. Oczywiście kiedy kupimy zestaw któregokolwiek z tych dwóch wymienionych okrętów, tam także znajdziemy identyczne wypraski więc mamy w perspektywie spore „zapasy". Dla ambitnych modelarzy tworzy się wymarzona sytuacja, aby kupić zestaw *"Arizony"* DRAGONA i na jej bazie z wykorzystaniem uzbrojenia pozostałego z trumpeterowskich zestawów wykonać własnymi siłami jeden z trzech pancerników typu "New Mexico", które to okręty uzbrojone były w identyczne wieże artylerii głównej.

Warto wspomnieć o pewnym drobiazgu dotyczącym uzbrojenia p-lot, a konkretnie działek Boforsa kal. 40 mm. Otóż na okręcie nie znajdziemy części ani plastikowych, ani z blaszki stanowiących osłony dla poczwórnych Boforsów. Nie należy tego traktować jako błąd producenta wynikający z jego niewiedzy - wręcz przeciwnie! TRUMPETER zasługuje na pochwałę, bowiem Boforsy na *"West Virginii"* nie posiadały takowych osłon, a były po prostu stanowiskami odkrytymi i takie należy zbudować na modelu.

Z uniwersalnych ramek pozostanie nam sporo innych części tj. dźwigi dla wersji z 1941 roku, łodzie i szalupy oraz inne drobiazgi. Warto je zachować, mogą się przydać do poprawienia czy uzupełnienia jakiegoś innego modelu pancernika US Navy. Podobnie rzecz się ma z dołączoną do całego zestawu blaszką z częściami fototrawionymi. Jak wiadomo, *USS "West Virginia"* po wielkiej modernizacji straciła na zawsze swoje maszty kratownicowe, a na blaszce mamy obydwa, wobec czego warto je zachować dla innych okrętów. Podobnie z dźwigami i osprzętem masztu głównego, nieprzydatnym w wersji z 1945 roku. Na szczęście katapulta, dźwig dla wodnosamolotu oraz radary zostaną jako detale z blaszki w pełni wykorzystane. Szkoda, że nie wykorzystano w pełni potencjału blaszki i nie znalazł się na niej chociażby grill kominowy, bo ten z tworzywa jest w sumie OK, ale wiadomo - z blaszki byłby lepszy.

Całość uzupełnia mały arkusik kalkomanii z banderami i numerami dla pancernika oraz oznakowanie wodnosamolotów pokładowych, które na odrębnej ramce z przezroczystego tworzywa dodano w ilości trzech sztuk. A są to ni mniej ni więcej tylko stosowane powszechnie od 1945 roku wodnopłaty Curtissa typu „Seahawk".

Instrukcja jest klasyczna dla modeli TRUMPETERA i pokazuje kolejne etapy budowy modelu na czytelnych, klasycznych rysunkach aksonometrycznych. Najbardziej imponujący jest ostatni rysunek perspektywiczny pokazujący cały potężny pancernik *USS "West Virginia"* w 1945 roku. Bo o tym, że po modernizacji z lat 1943/44 okręt ten potężnym był, ze swoimi 8 armatami kal. 406 mm, 16 armatami kal. 127 mm, 40 działkami kal. 40 mm p-lot i 58 działkami Oerlikona przekonywać nikogo specjalnie nie trzeba.

Podsumowując, model ocenić należy jako górny pułap standardowej produkcji TRUMPETERA. Nie błyszczy może fajerwerkami jak ostatnie modele FUJIMI, ale jest to nadal kawał porządnej, plastikowej roboty i znakomity materiał wyjściowy dla modelarzy, z których wielu wyciśnie o wiele więcej, niż przygotował producent.

**Grzegorz Nowak**

## Amerykański lekki krążownik USS „BOISE" CL-47

### model żywiczny w skali 1:700 firmy NIKO MODEL

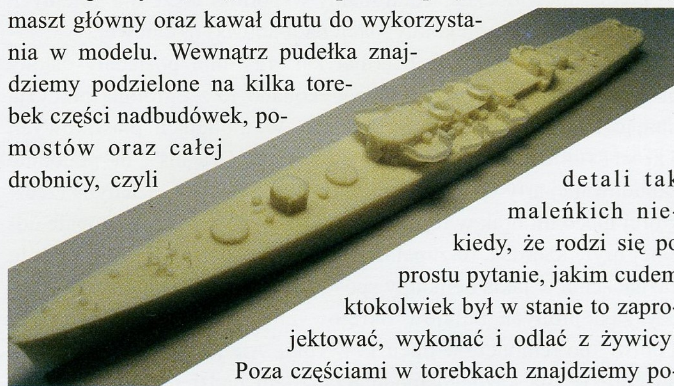



Pojawił się właśnie nowiuteńki, dosłownie „ciepły" jeszcze model żywiczny w skali 1:700 polskiej produkcji amerykańskiego lekkiego krążownika *USS „Boise" CL-47*. Krążownik ten należał do dziewięciookrętowego typu „Brooklyn". Większość jednostek tego typu operowała w czasie II wojny światowej na Pacyfiku, a historia każdego warta jest co najmniej obszernego artykułu. „Brooklyny" brały aktywny udział w walce z Japończykami na Pacyfiku niemal we wszystkich kampaniach i operacjach. Ich liczne przebudowy oraz bardzo interesujące i różnorodne kamuflaże zapewniły im trwałe miejsce w kręgu zainteresowań modelarzy na całym świecie. Dlatego też nie ma niczego dziwnego w tym, że okrętowcy budujący modele w "700-ce" chętnie sięgają po ten temat.

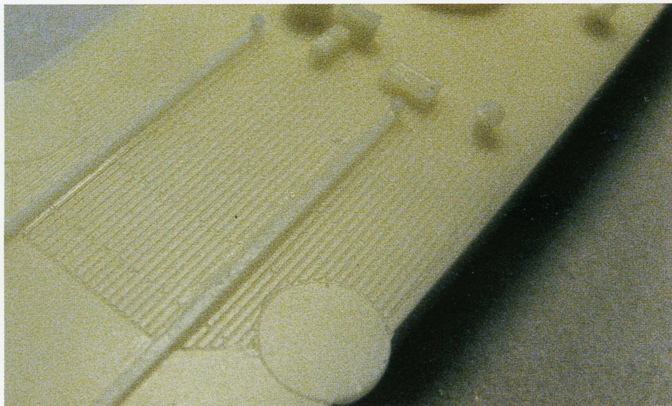
Plastikowych modeli któregokolwiek „Brooklyna" na rynkach modelarskich nie uświadczymy, w żywicy mamy wciąż do kupienia bardzo stare już i niewiele warte opracowania amerykańskie, które mimo reaktywacji i dodania blaszek nie są warte zainwestowania sporych pieniędzy. Na szczęście polska firma NIKO MODEL z Legnicy wypełnia tę lukę w sposób można by powiedzieć metodyczny. Bo krążownik *USS „Boise"* to już piąta jednostka typu „Brooklyn" w jej ofercie, po wcześniej opracowanych: *USS „Helena"*, *USS „Savannah"*, *USS Nashville"* i *USS „Philadelphia"*. Piąta i zarazem najlepsza pod względem jakości. O ile pierwsze krążowniki tego typu w NIKO ukazały się już kilka lat temu i prezentowały wygląd okrętów z drugiej połowy wojny na Pacyfiku w latach 1943 - 1944, tym razem mamy do czynienia z modelem krążownika na rok 1942, kiedy *USS „Boise"* brał bardzo aktywny udział w kampanii pod Guadalcanalem.

Pudełko jest tradycyjne dla NIKO, ze sztywnego kartonu, bardzo dobrze zabezpieczającego zestaw żywicznych części, ze zdjęciem zbudowanego zapewne przez któregoś z modelarzy NIKO modelu *USS „Boise"*. Model na okładce - co przyznać należy bez obiekcji - sklejony został perfekcyjnie i doskonale reklamuje zawartość.

Po otwarciu pudełka znajdujemy kapitalnie zapakowany w folię bąbelkową kadłub zabezpieczony tak, że chyba lepiej się nie da. Do górnej części „wieczka" pudełka przymocowano metalowy maszt główny oraz kawał drutu do wykorzystania w modelu. Wewnątrz pudełka znajdziemy podzielone na kilka torebek części nadbudówek, pomostów oraz całej drobnicy, czyli detali tak maleńkich niekiedy, że rodzi się po prostu pytanie, jakim cudem ktokolwiek był w stanie to zaprojektować, wykonać i odlać z żywicy! Poza częściami w torebkach znajdziemy pokaźnych rozmiarów blaszkę, na której już na pierwszy rzut oka znajdziemy właściwie wszystko, co niezbędne do modelu. Jest także oczywiście instrukcja czterostronicowa, prezentująca kolejne etapy budowy modelu krążownika.

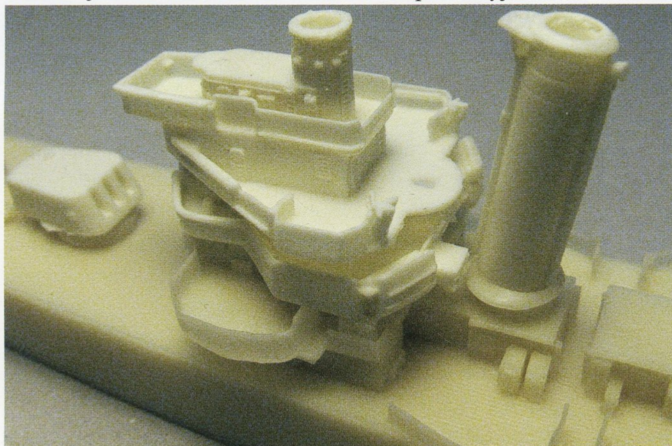


Kadłub i podstawy nadbudówek wraz z barbetami armat głównego kalibru odlany został z jednej bryły żywicznej. Deskowany po-



kład główny został przygotowany w sposób perfekcyjny, imitacja desek jest tak wiarygodna, że stanowi chyba już swoiste modelarskie apogeum w tej materii. Nie sądzę, aby ktokolwiek chciał tu stosować jakiś własny pokład, nawet samodzielnie zaprojektowany z blaszki fototrawionej i czy okazałby się on jeszcze lepszy. Deskowanie jest tak finezyjne (łącznie z zastosowaniem poprzecznych podziałów desek), że należy zwrócić baczną uwagę na rodzaj stosowanej farby do malowania, aby delikatna faktura rowków pomiędzy deskami nie zniknęła pod natryskiem farby z aerografu.

Wraz z kadłubem, jak już wspomniałem odlane zostały podstawy nadbudówek, zarówno dziobowej, jak i rufowej i nadbudówek śródokręcia. Nadbudówka dziobowa ma perfekcyjnie cienkie osło-

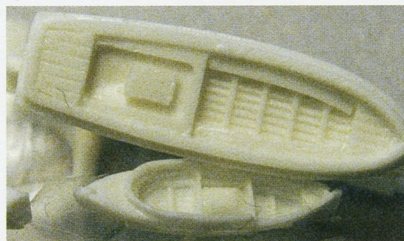


ny stanowisk armat kal. 127 mm i co interesujące, nie pominięto nawet wsporników od spodu pomostów, które większość producentów zapewne pominęłaby z tego powodu, że po zbudowaniu modelu będą niemal niewidoczne. Tutaj mamy wsporniki także dla kolejnych pomostów następnych kondygnacji nadbudówki dziobowej.

Stanowiska burtowych armat kal. 127 mm posiadały osłony przeciwodłamkowe i w modelu wykonano je z ogromną precyzją dbając o właściwą grubość ścianek. W modelach plastikowych TRUMPETERA na krążownikach typu „New Orleans", na podobnie zabudowanej artylerii p-lot osłony są wręcz pancerne! Jedyna rzecz, której nieco mi brak w tej świetnie zaprojektowanej i doskonale odlanej bryle kadłuba, to zupełnie gładkie burty. Szkoda, że nie ma tu zaznaczenia w jakiś delikatny sposób układu płyt opancerzenia burt czy zaślepionych bulajów okrętowych, które charakteryzowały *„Boise"* po remoncie w lipcu 1942 roku. Ale jest to drobiazg łatwy do korekty dla każdego modelarza. Mam nadzieję, że pomoże w tym zamieszczony plan w skali 1:700 tego okrętu z lipca 1942 roku, na którym pokazano to, co „dzieje się" na burtach tego krążownika.

Nadbudówki są delikatne, finezyjne i porównując dostępne zdjęcia okrętu sprawiają wrażenie idealnych. Nie ma się po prostu do czego przyczepić, jeśli chodzi o detale i poprawność względem wyglądu okrętu z lipca 1942 roku. Wieże armat artylerii głównej kal. 152 mm nie są jedynie powieleniem tych z poprzednich modeli. Warto im się dokładniej przyjrzeć, a wówczas dostrzeżemy, że zadbano o wiele detali, których wcześniej nie było. Zupełnie nowe są też armaty kal. 127 mm. Ich detalizacja sprawia, że nawet powiększone do skali 1:350 byłyby do przyjęcia, a co dopiero w 1:700. Nowością są także działka p-lot. kal. 28 mm poczwórnie sprzężone. Wykonano je z podziałem na podstawę i zestaw czterech luf. Wcześniej NIKO oferowała te działka na wielu okrętach jako detale z blaszki fototrawionej i mimo tego, że były bardzo precyzyjnie opracowane, sprawiały jednak wrażenie nieco płaskich.

Nowe są też opracowania łodzi okrętowych i szalup. Tu jednak



mam pewne zastrzeżenie, bowiem krawędź otoczki okalającej wnętrza łodzi są jednak nieco przeskalowane, co daje dziwny efekt wizualny zmieniający nieco wygląd całej łodzi. Ale jest to drobiazg bardzo łatwy do usunięcia kilkoma ruchami pilniczka.

Podziwiam NIKO za precyzje odlewów żywicznych tak drobnych detali jak pachoły okrętowe, półkluzy czy reflektory. To maluśkie arcydzieła. Pachoły do niedawna były odlewane wraz z kadłubami w NIKO, ale niestety często ulegały uszkodzeniom w czasie transportu czy też mało ostrożnego rozpakowywania. Teraz mamy je oddzielnie i chyba jest to właściwe rozwiązanie. Fantastycznie odlane zostały lufy armat oraz przewody kominowe tak cienkie, że dosłownie ręka drży na myśl o ich montażu.

Okręt wyposażony był w wodnosamoloty typu „Seagull". Odlane z żywicy są lepszej jakości,



niż te z zestawów TRUMPETERA dla krążowników typu „New Orleans". Nie mają linii podziałów na płatach, te z TRUMPETERA mają, ale jak bardzo błędne i przesadnie grube wie ten, kto zna ten typ samolotu. Lepszym więc rozwiązaniem są te samolociki z żywicy i nie ma się co martwić o ich jakość, bo składają się z wielu elementów: kadłub z dolnym płatem i usterzeniem ma nawet odlane wsporniki dla górnego płata, a pływaki są odrębnymi częściami w zestawie.

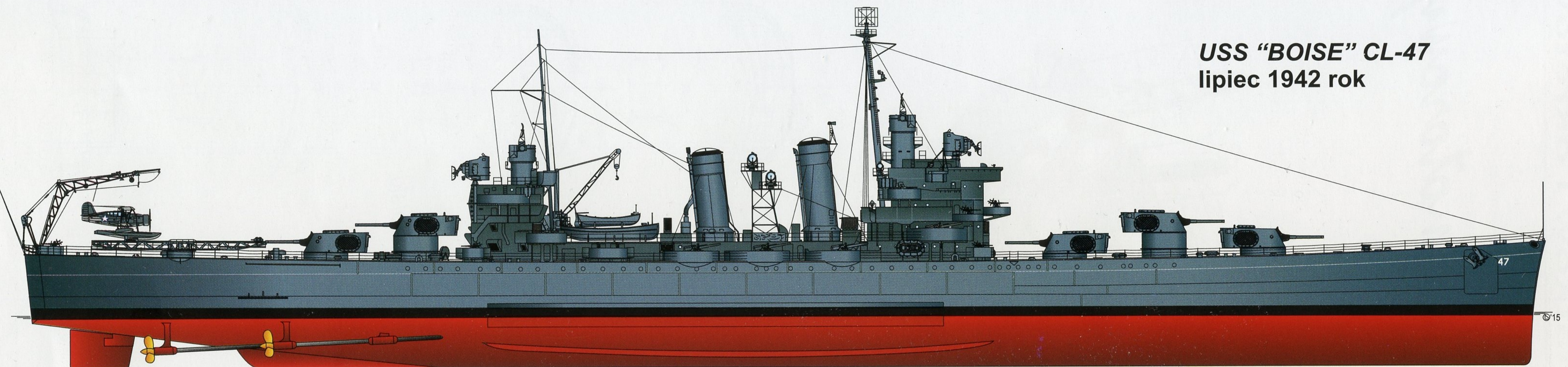
Blaszka fototrawiona jest sporych rozmiarów i zawiera rzeczywiście chyba wszystko, co potrzebne jest w tym modelu. Katapulty, dźwigi, konstrukcja platformy dla reflektorów między kominami, cały szereg innej drobnicy z wyposażenia pokładów i nadbudówek oraz kompletne relingi opracowano perfekcyjnie, a jakość samej blaszki stawia ją na górnej półce wyrobów światowych firm.

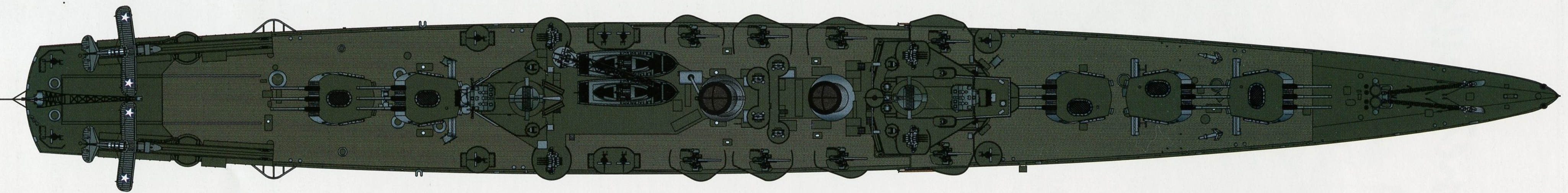
Czterostronicowa instrukcja to głównie rysunki czarno-białe i rendery gotowego modelu, które ilustrują kolejne etapy budowy. Bardzo dobrze pokazano sposób montażu części z blaszki fototrawionej. Na końcu znajdziemy plan generalny całego okrętu, szkoda jednak, że nie jest większych rozmiarów, najlepiej - jak to robi KOMBRIG - w skali 1:1 do modelu, czyli 1:700 i szkoda, że nie w kolorze. Nie ma jednak tragedii, bo okręt ma dość proste malowanie - cały w kolorze SeaBlue, a pokłady w Deck Blue. Byłoby gorzej w przypadku wielokolorowego kamuflażu.

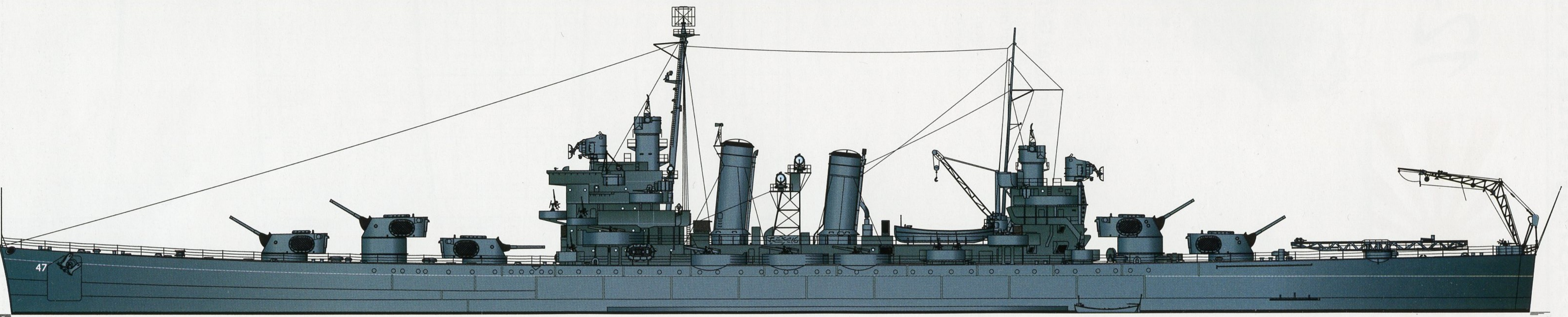
Podsumowując należy stwierdzić, że najnowszy wyrób NIKO MODEL jest znakomitym zestawem dla każdego mikormodelarza, a jakością pokonuje swoich poprzedników i z całą pewnością wart jest wydanych pieniędzy.

**Grzegorz Nowak**

## USS "BOISE" CL-47
## lipiec 1942 rok

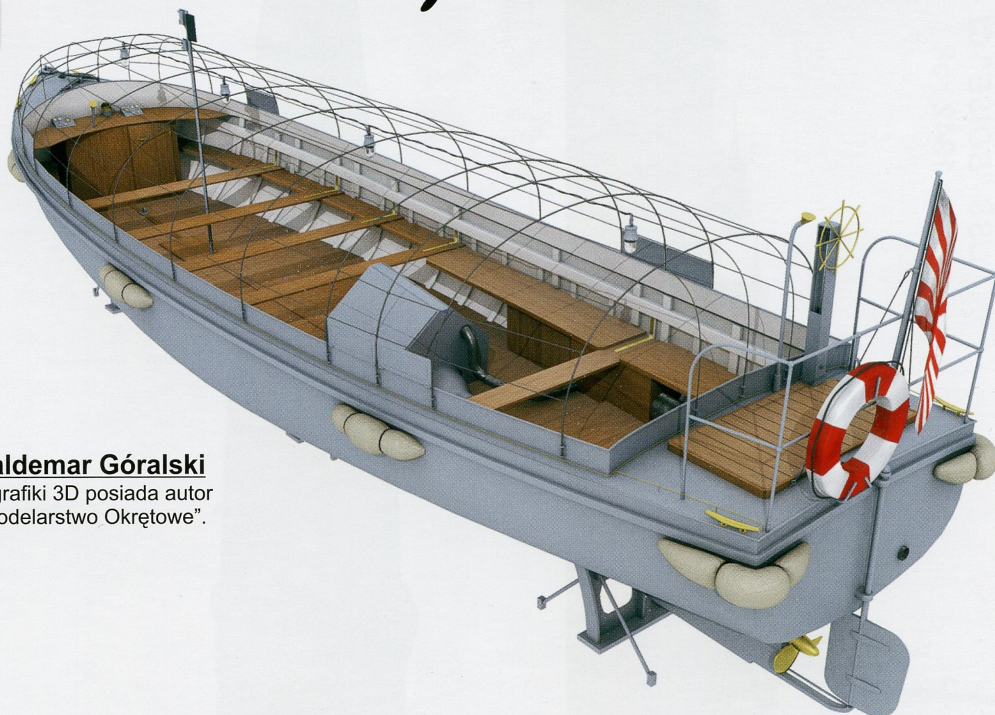




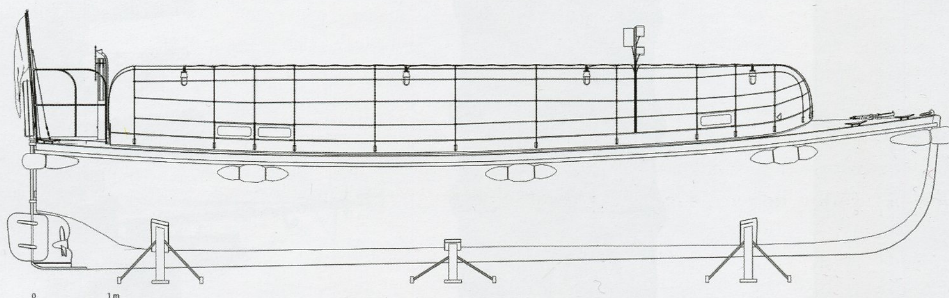


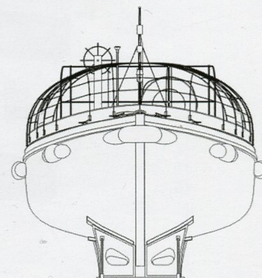
# 12-metrowy kuter motorowy

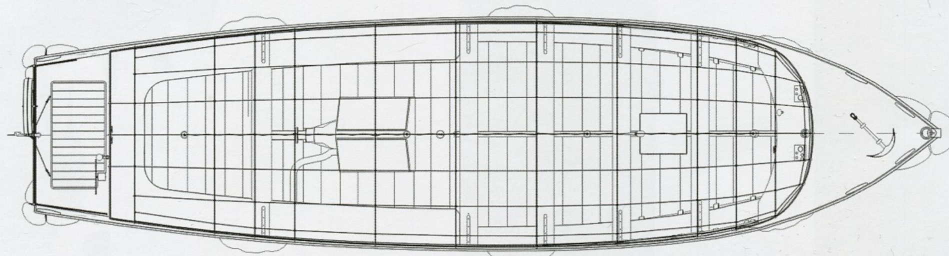


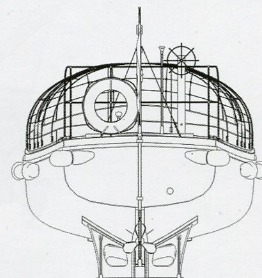
**Grafika 3D - Waldemar Góralski**





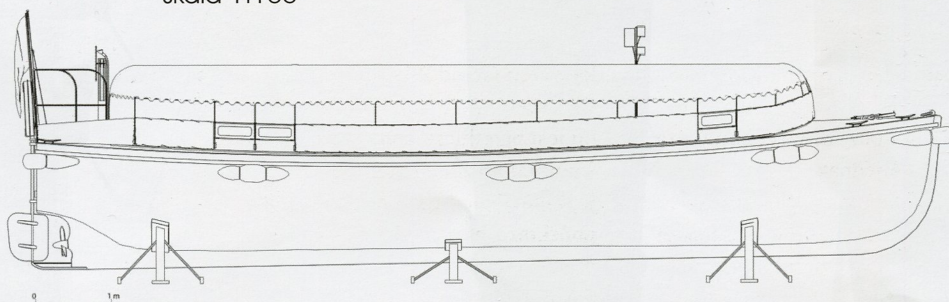



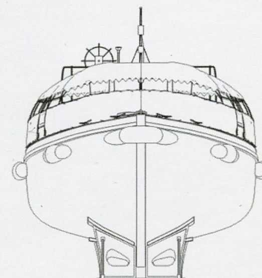


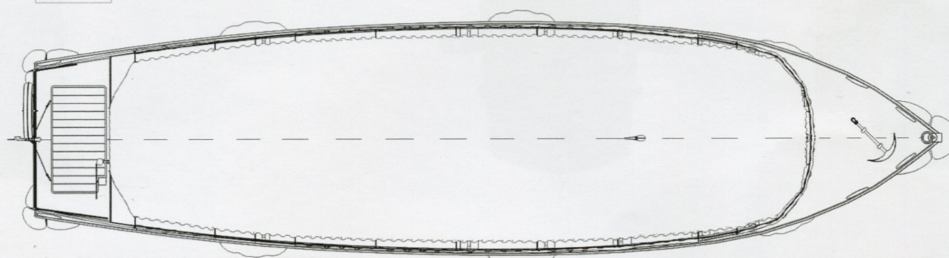


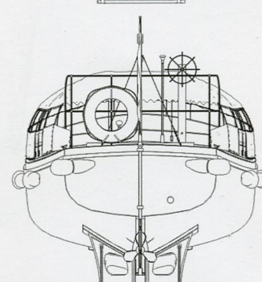
skala 1:100

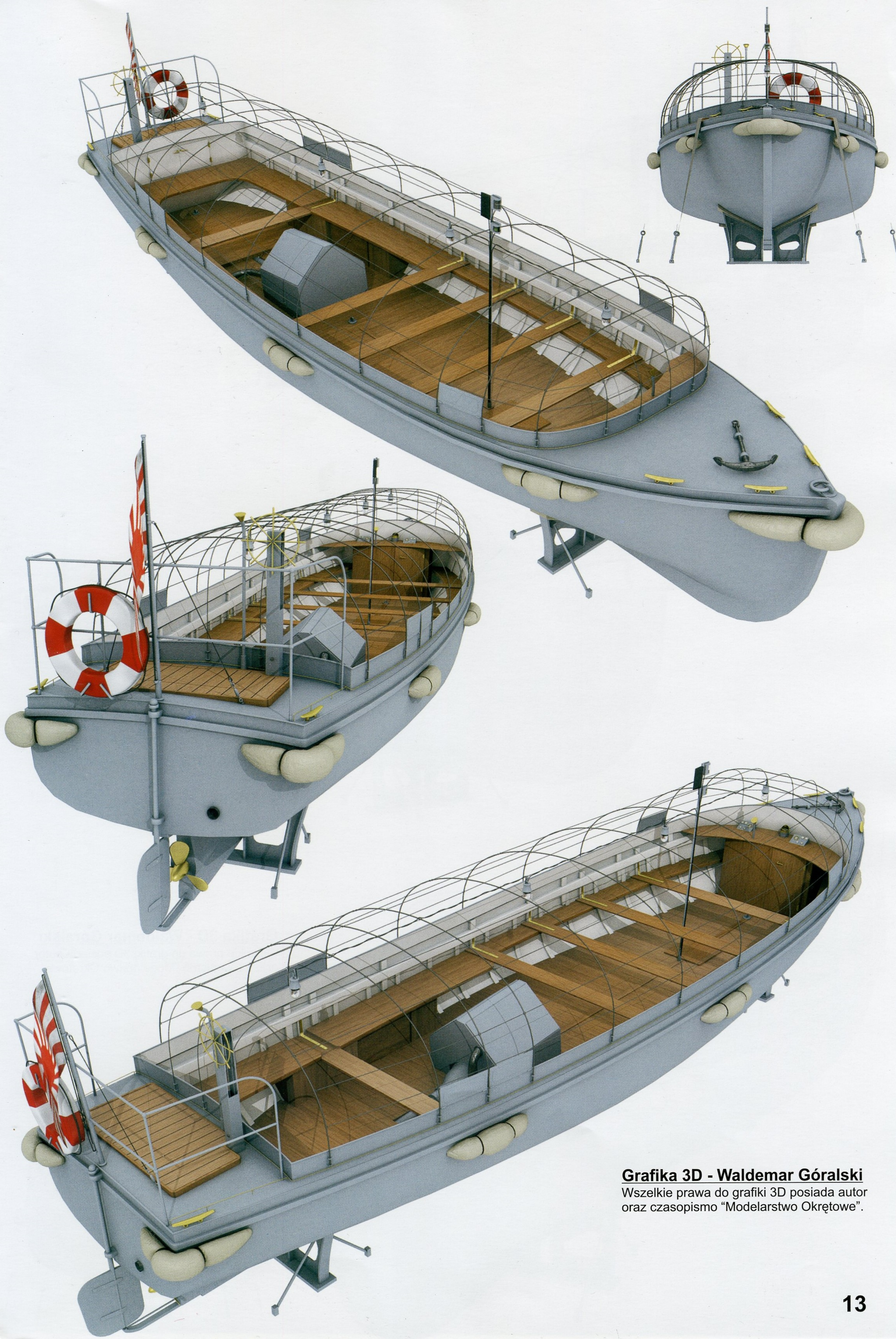
*rys. Waldemar Góralski*



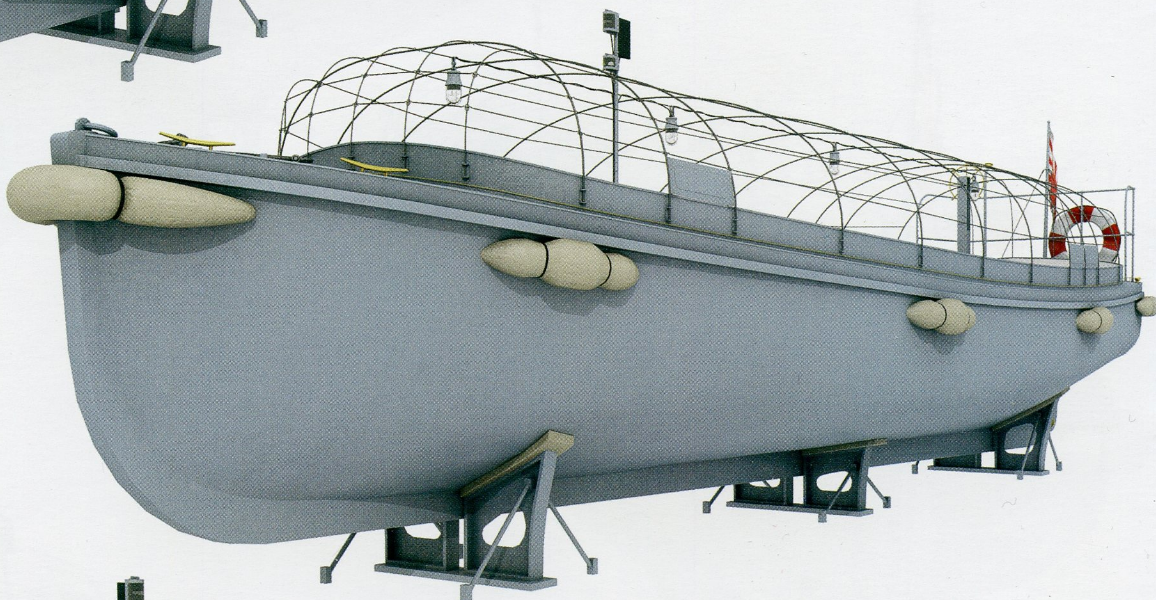




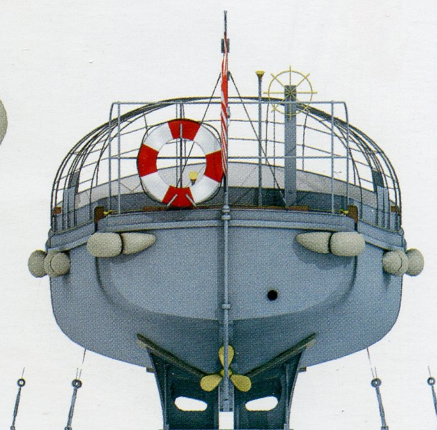


**Grafika 3D - Waldemar Góralski**

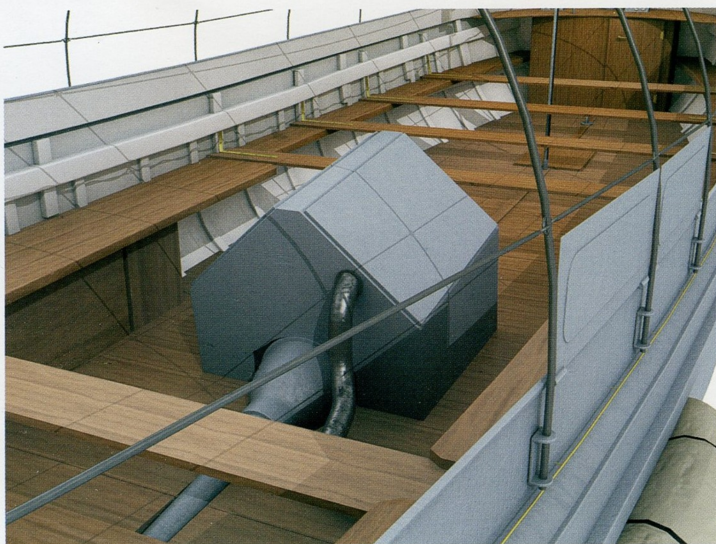








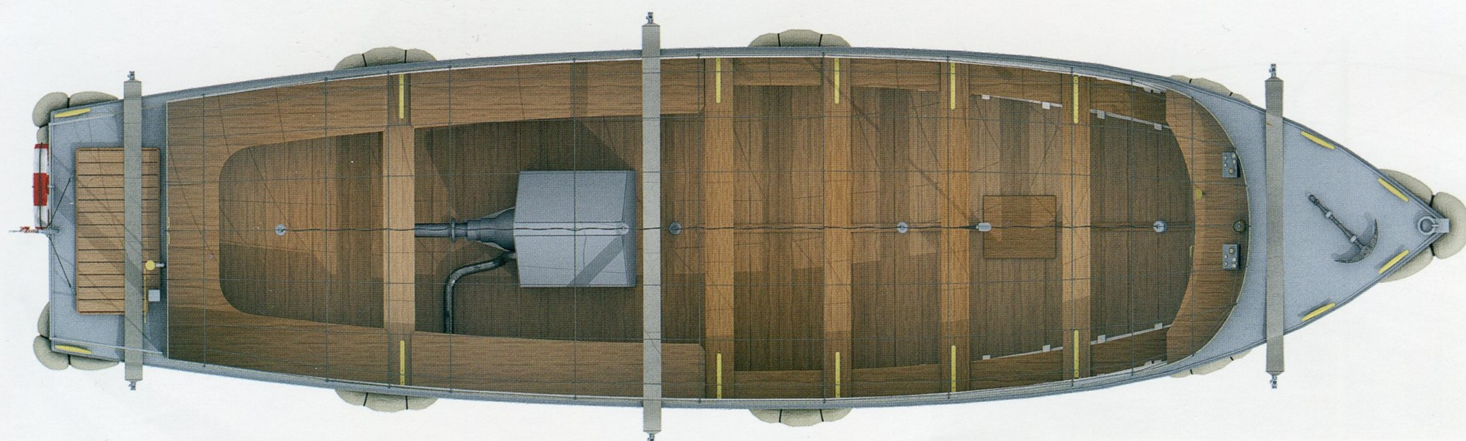
**Grafika 3D - Waldemar Góralski**











**Grafika 3D - Waldemar Góralski**







**Grafika 3D - Waldemar Góralski**

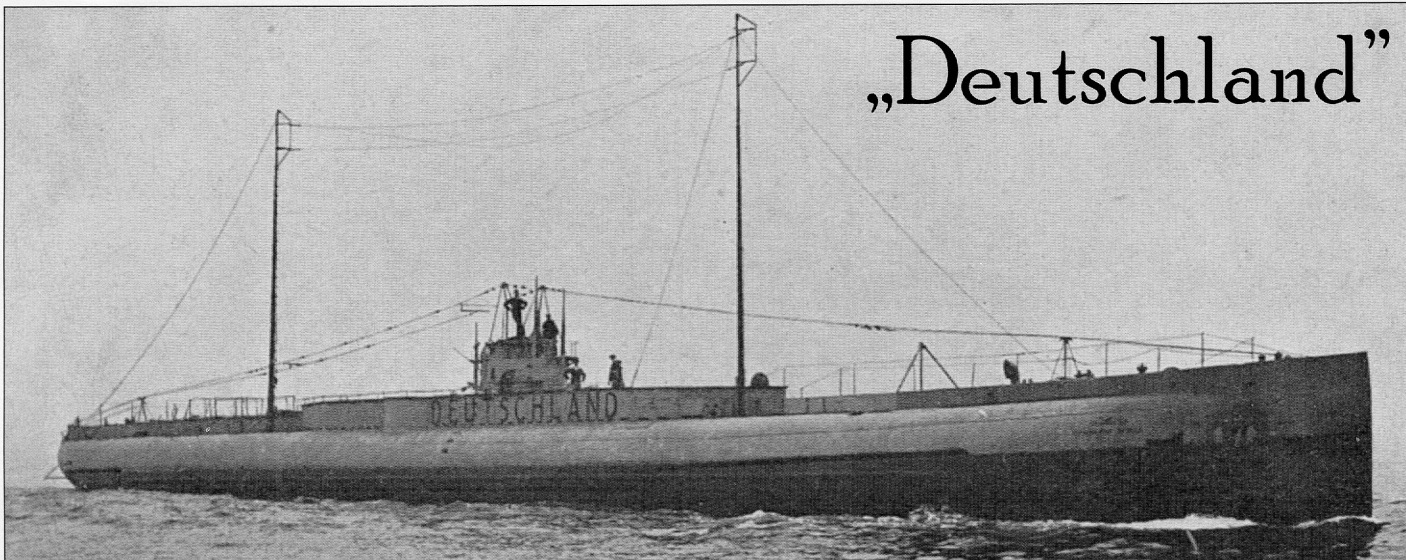
# „Deutschland"

| | |
|---|---|
| **Dane techniczne *"Deutchland"*:** | |
| Wymiary: | dł. 65 m; szer. 8,9 m; zan. 5,3 m; |
| Wyporność: | 1 510 t (nawodna), 1 870 t (podwodna); |
| Napęd: | dwa 6-cylindrowe silniki diesla typu Germania o łącznej mocy 800 KM, dwa silniki elektryczne SSW o łącznej mocy 800 KM; |
| Prędkość maks. | 10 w nawodna, 5,5 w podwodna; |
| Zasięg: | nawodny 25 000 Mm / 5,5 w; podwodny 65 Mm / 3 w; |
| Zanurzenie maks. | 50 m; |
| Autonomiczność | 60 dni; |
| Załoga | 28 osób |
| Pojemność | 791 BRT, 414 NRT. |

rys. Czesław Grzeszkiewicz

# U-155

| | |
|---|---|
| **Dane techniczne *U-155* inne niż dla wersji cywilnej:** | |
| Wyporność: | 1 503 t (nawodna), 1 880 t (podwodna); |
| Uzbrojenie: | 2 działa kal. 150 mm, 6 wyrzutni torpedowych kal. 500 mm. |




Blokada ekonomiczna Niemiec przez państwa Ententy spowodowała pod koniec 1915 roku trudności w przemyśle zbrojeniowym z powodu braku surowców. W związku z tym przy poparciu rządu i Rady Cesarskiej powstał pomysł wykorzystania okrętów podwodnych jako łamaczy blokady. 8 listopada 1915 r. powołano przedsiębiorstwo o nazwie Deutsche OzeanReederei GmbH, którego głównymi udziałowcami byli Norddeutscher Lloyd i Deutsche Bank. Zamówiono sześć jednostek. Zaprojektowanie i wykonanie statków zlecono stoczni Germaniawerft w Kilonii, należącej do koncernu Kruppa. Projektantem miał być inż Hans Techel, który wcześniej zaprojektował ok. 170 U-bootów. Prawdopodobnie jednak zlecił on opracowanie projektu swojemu współpracownikowi inż. Rudolfowi Erbachowi.

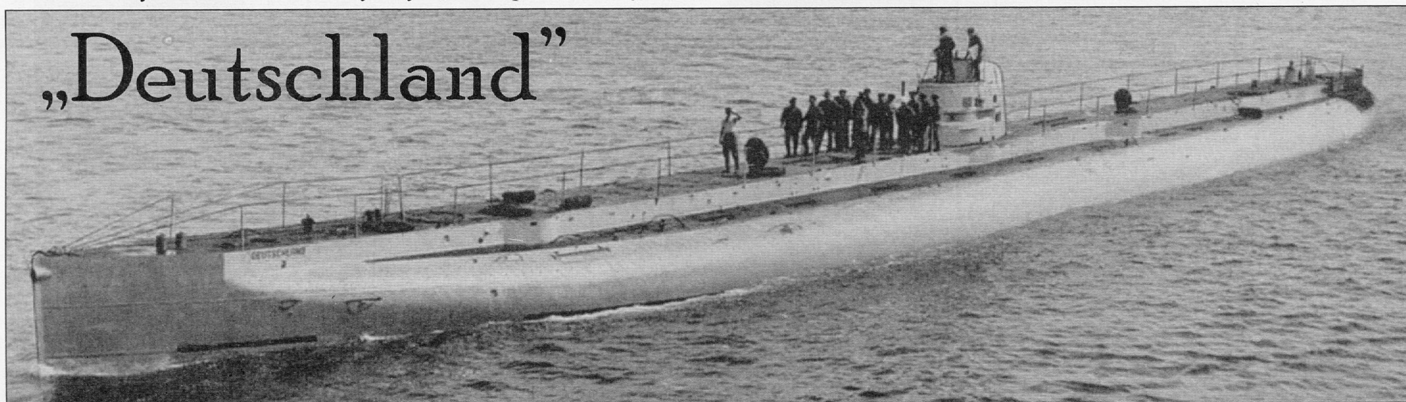
Brak uzbrojenia ułatwiał pracę, ale handlowe przeznaczenie statku wymusiło specyficzny kształt kadłuba, aby pomieścić jak najwięcej ładunku. Budowę kadłubów sztywnych dwóch pierwszych jednostek zlecono stoczni Flensburger Schiffbau AG. Resztę robót wykonano w stoczni w Kilonii. Wewnątrz kadłuba sztywnego zaprojektowano miejsce dla 170 t kauczuku (który był priorytetem) i dla 340 t innych towarów. W kadłubie lekkim do którego miała dostęp morska woda, przewidziano miejsce dla kolejnych 230 t kauczuku. Można było go tam umieścić, bowiem ciężar właściwy kauczuku nie wpływał na właściwości żeglowne jednostki.

Urządzenia zamontowane na *"Deutschlandzie"* były produkowane na miejscu w stoczni lub już były używane na innych jednostkach. Jako maszyn napędowych użyto sześciocylindrowych silników spalinowych produkowanych w samej stoczni. Początkowo były przeznaczone dla budowanego i nieukończonego pancernika *"Sachsen"* typu "Bayern". Miały one napędzać generatory okrętu. Ich wadą było to, że nie były nawrotne. Do manewrowania i pływania wstecz używano silników elektrycznych, które produkowały zakłady Siemens Schuckertwerke AG. Do ich zasilania służył zestaw dwóch baterii akumulatorów po 118 ogniw każda. Kadłub statku był podzielony na 9 przedziałów wodoszczelnych. Na statku zamontowano dwa peryskopy: jeden w kiosku i drugi zapasowy w centrali.

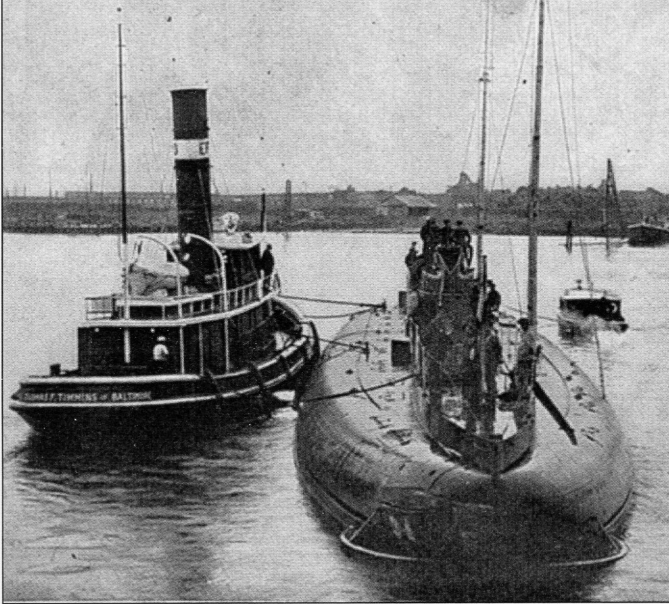
28 marca 1916 r. odbyło się wodowanie statku i nadanie mu nazwy *"Deutschland"*. Jego dowódcą został kpt Paul Konig z Norddeutscher Lloyd. Załoga składała się z 28 cywilnych marynarzy, z których zapewne część odbyła wcześniej służbę na okrętach podwodnych. Statek codziennie wychodził na próby na wody Zatoki Kilońskiej, wykonując manewry przy różnych stanach pogody. Po usunięciu zauważonych usterek, statek oficjalnie przekazano 10 czerwca 1916 r. wspomnianemu przedsiębiorstwu Deutche OzeanReederei.

16 czerwca 1916 r. *"Deutschland"* wypłynął z Bremy w dziewiczy rejs do Stanów Zjednoczonych, które w owym czasie były neutralne. Wiózł ładunek o wadze 163 t: barwniki anilinowe i smołowcowe, lekarstwa oraz poczta dyplomatyczna. Anglicy potraktowali *"Deutschlanda"* jako okręt wojenny. Wysłano za nim w pościg okręty, które miały go wytropić i zniszczyć. Mimo, że trasa rejsu wiodła przez Kanał La Manche aż do Azorów, gdzie statek zmienił kurs na prowadzący w kierunku Ameryki, *"Deutschlanda"* nie udało się zlokalizować. Kilka razy został zauważony, ale brano go za zwykły okręt podwodny. Zła pogoda nie pozwoliła wykonać jakichkolwiek akcji przeciwko niemu. 9 lipca 1916 r. statek wpłynął do portu w Baltimore. Na jego powitanie wypłynęły jachty, łódki i mniejsze statki pełne reporterów i filmowców. *"Deutschland"* zacumował przy stacji kwarantanny i następnego dnia lekarz zezwolił na wpłynięcie do portu.

Statek zacumował przy nabrzeżu Locust Point, które zostało specjalnie dla niego wynajęte. Rozpoczęto wyładunek towarów przywiezionych przez niego. Aby wszystko pozostało tajemnicą, nabrzeże ogrodzono dodatkowo parkanem. Od strony rzeki *"Deuts-*



# „Deutschland"



*chlanda"* zasłonił statek pasażerski *"Neckar"*, a w nocy dodatkowo oświetlał teren reflektorami wynajęty holownik *"Timmins"*. Na cześć kpt Koniga wydano obiad w klubie niemieckim, skupiającym amerykanów niemieckiego pochodzenia. W mieście równie serdecznie witano załogę. Dyplomaci brytyjscy i francuscy wystosowali protest do rządu amerykańskiego aby uznać *"Deutschlanda"* za okręt wojenny, a nie statek handlowy i go internować. 12 lipca rządowa komisja złożona z oficerów marynarki, po inspekcji statku trwającej trzy godziny i obejrzeniu wszystkich urządzeń okrętowych potwierdziła cywilny status jednostki. Jeden z oficerów stwierdził, że dopóki statek nie ma uzbrojenia, traktowany jest jako jednostka cywilna. 20 lipca statek odwiedził ambasador Niemiec w USA hrabia Johann-Heinrich von Berensdorff. Tego dnia burmistrz Baltimore wydał uroczysty obiad na jego cześć.

1 sierpnia 1916 r. *"Deutschland"* opuścił port wioząc 343 t niklu, 350 t kauczuku, 83 t cyny i 500 kg juty. Zabrał również zdeponowane w sejfie transatlantyka *"Kronprinzessin Cecilie"* złoto. Unikając brytyjskiej blokady *"Deutschland"* wpłynął 25 sierpnia do Bremerhaven. Został entuzjastycznie powitany przez tłumy mieszkańców Bremy. Wśród witających był wielki książe von Oldenburg i hrabia Zeppelin (konstruktor sterowców). Tegoż dnia senat Bremy wydał w ratuszu uroczysty obiad z okazji powrotu statku, którego pierwszy rejs był wielkim sukcesem propagandowym i handlowym. Wartość przywiezionych surowców oceniono na 30 - 40 mln USD. Sam kauczuk przyniósł ok. 17,5 mln marek zysku, co pokrywało z dużym naddatkiem koszt budowy *"Deutschlanda"* i drugiego wybudowanego bliźniaka o nazwie *"Bremen"*.

11 października 1916 r. statek wyruszył w drugą podróż. Tym razem miał wpłynąć do New London. Do portu wpłynął 31 sierpnia r. Podczas załadunku osłonę przed ciekawskimi gapiami od strony wody zapewniał parowiec *"Wilhead"*. Przy opuszczaniu portu zdarzył się wypadek. *"Deutschland"* zderzył się z towarzyszącym mu holownikiem, który zatonął. Zginęło 5 osób. Statek miał uszkodzony dziób i musiał zawrócić do portu, aby dokonać naprawy. Powtórnie w podróż powrotną wyruszył 17 listopada. Do portu w Bremie zawinął 10 grudnia 1926 r. Przywiózł cynę, kauczuk, leki, nikiel i chemikalia.

Przystąpienie USA do wojny zakończyło handlowe rejsy *"Deutschland"* oraz spowodowało wzrost zainteresowania dowództwa Kaiserlische Marine dużymi okrętami podwodnymi, mogącymi atakować przeciwnika na odległych akwenach. Opracowano plan prowadzenia wojny u wybrzeży amerykańskich przy pomocy krążowników podwodnych, uzbrojonych w ciężkie działa i mogących patrolować odległe akweny nawet przez kilka miesięcy.

W związku z tym *"Deutschlanda"* i sześć pozostałych jednostek tego typu będących w budowie przebudowano. Uzbrojono je w dwa działa kal. 150 mm i 6 wyrzutni torpedowych kal. 500 mm. *"Deutschland"* jako okręt wojenny otrzymał oznaczenie *U-155*. Wojenną banderę na okręcie podniesiono 18 lutego 1917 r. W pierwszy bojowy patrol wyruszył 24 maja pod dowództwem KptLt. Karla Meusela. W czasie patrolu zatopił 19 statków o łącznym tonażu 53 306 t, ostrzelał również instalacje portowe na Azorach. Drugi patrol rozpoczął 14 stycznia 1918 r. pod nowym dowódcą KptLt. Erichem Eckelmanem. Patrol trwał 110 dni, podczas którego zatopił 23 statki o tonażu 65057 t. Trzeci patrol rozpoczął w czerwcu, a kolejnym kapitanem *U-155* był KptLt. Ferdinand Studt. Po zatopieniu 8 statków okręt został odwołany z patrolu w myśl porozumienia o zawieszeniu broni.

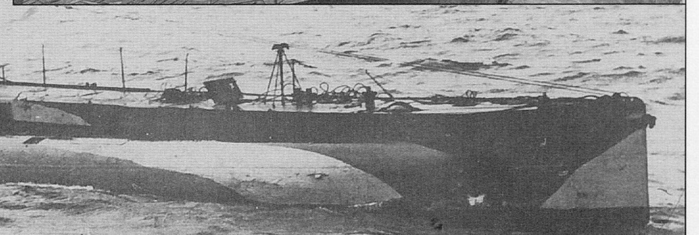
Po przypłynięciu do Anglii *U-155* został rozbrojony i wystawiony w Londynie i kilku innych miastach do zwiedzania. Pieniądze za bilety były przeznaczone na wsparcie królewskiego funduszu marynarskiego. Okręt złomowano w 1922 roku w Morcambe. Niestety, podczas rozbiórki doszło do wybuchu, w wyniku którego zginęło sześciu pracowników stoczni złomowej.

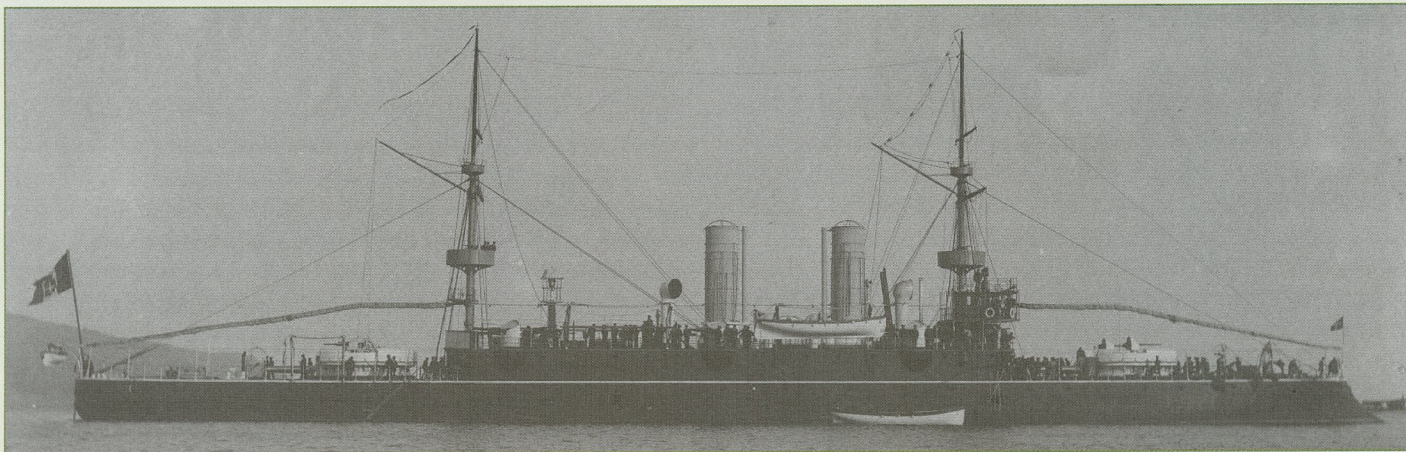
**tekst Piotr Wiśniewski**
**foto: Internet**



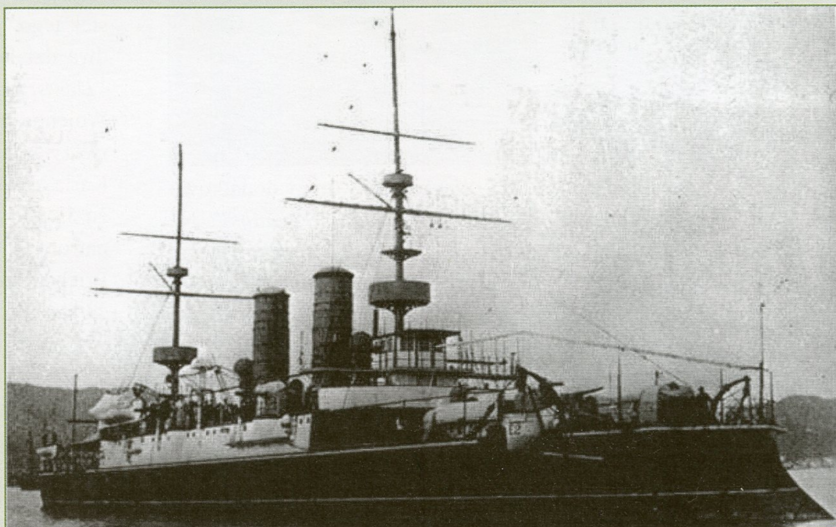




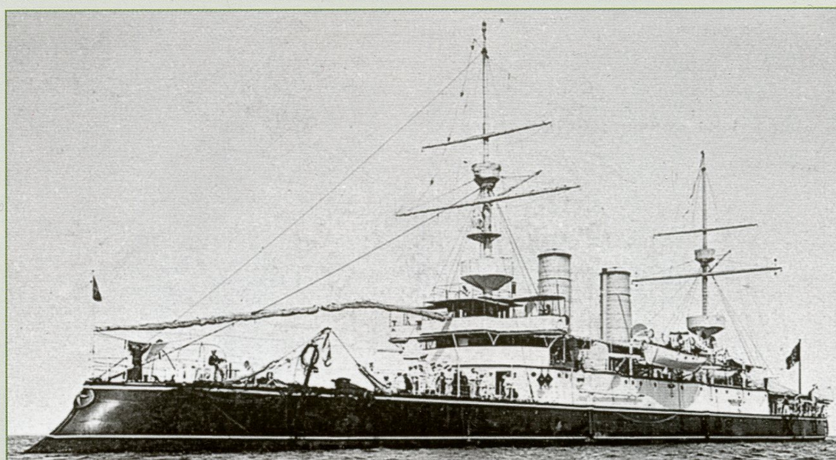




# Włoski pancernik „Affondatore"







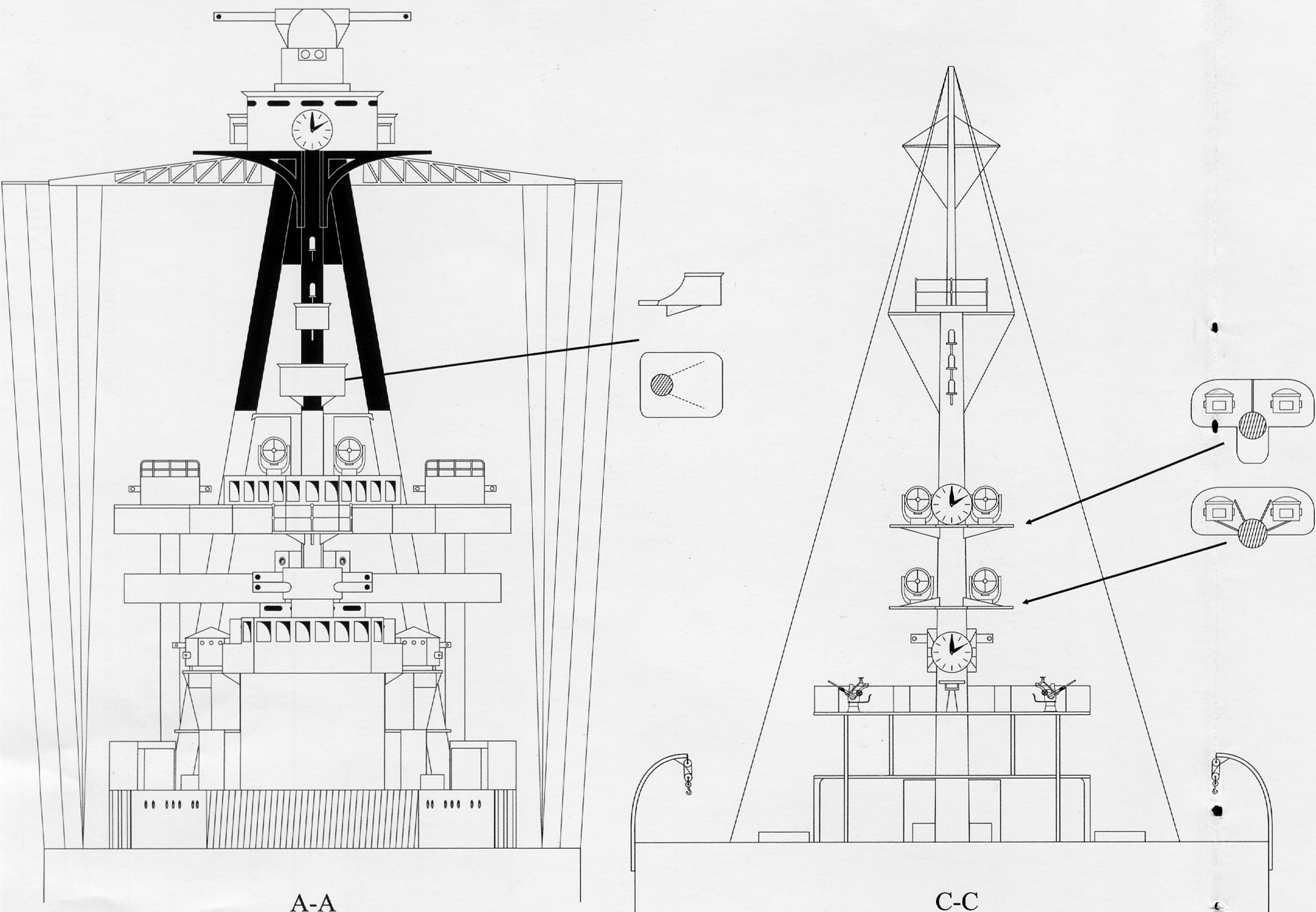
Pancernik *"Affondatore"* był najnowszym ze wszystkich okrętów włoskich jakie brały udział w bitwie pod Lissą w roku 1866 z flotą austriacką. Do służby okręt przyjęto 6 czerwca, a bitwa miała miejsce 20 lipca 1866 r. Jako, że był to najnowocześniejszy pancernik, zbudowany jako okręt wieżowy w angielskiej stoczni Millawall w Londynie, został wybrany przez adm. Persano na okręt flagowy. Co ciekawe, wcześniej flagowcem był *"Re d'Italia"* i gdy doszło do bitwy, dowódcy pozostałych pancerników zwracali uwagę na sygnały z większej *"Re'd Italii"*, nie bacząc na małego *"Affondatore"*. Przesądziło to o porażce Włochów, którzy dysponowali większymi i lepiej uzbrojonymi okrętami.

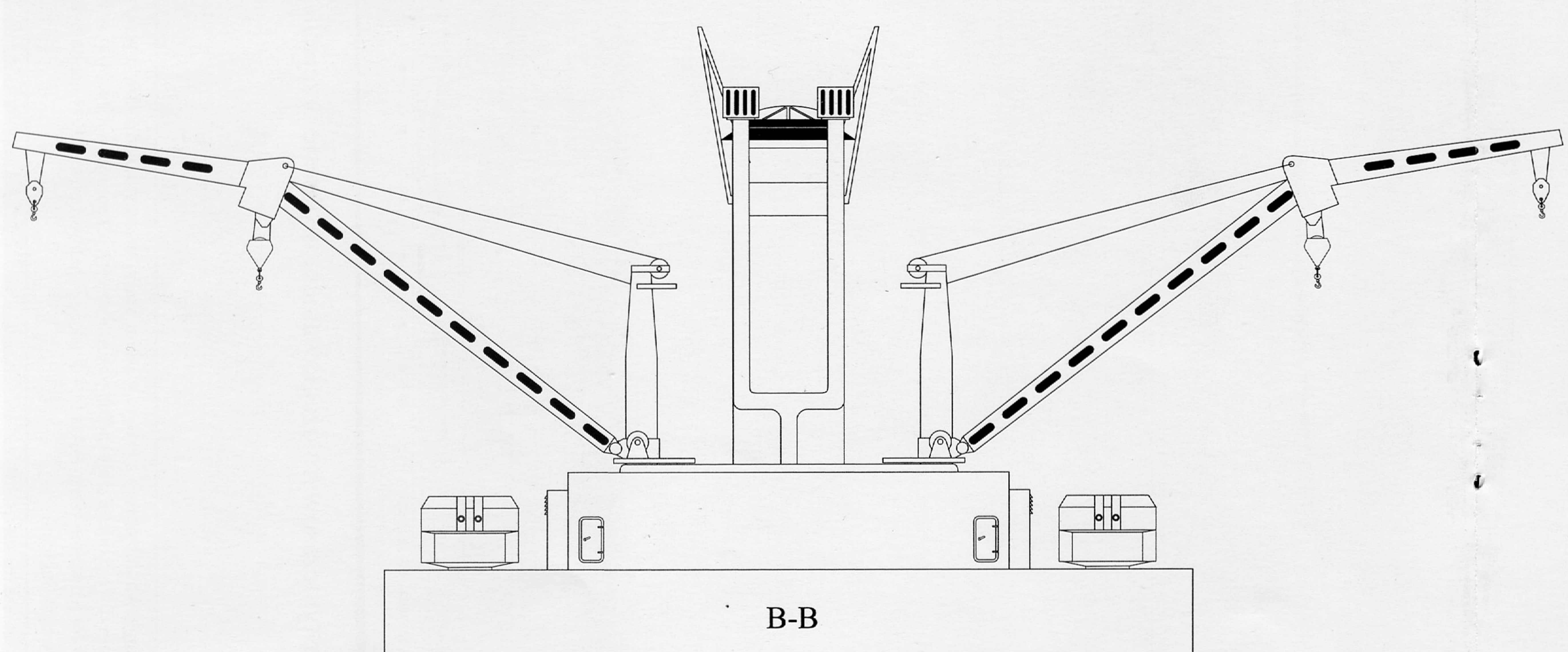
*"Affondatore"* z tej bitwy wyszedł bez szwanku, a adm. Persano potem sądzono za nieudolność. Jego flagowiec tymczasem zatonął u wejścia do portu w Arconie 6 sierpnia 1866 r. Przyczyną były otwarte luki w pokładzie, wysokie fale oraz zerwanie części składanego nadburcia. Okręt wydobyto w grudniu tego samego roku i odstawiono na ponad roczny remont.

Służba *"Affondatore"* po zakończeniu wojny z Austrią przebiegała monotonnie i polegała na wykonywaniu rejsów szkoleniowych z tym, że starano się nie wychodzić z portu przy złej pogodzie. W latach 80-tych XIX wieku częściowo pancernik przebudowano. Zdjęto oryginalne omasztowanie. Za drugim kominem zainstalowano maszt palowy z marsem bojowym. Zabudowano także nową sterówkę na dachu stanowiska dowodzenia. Aby okręt mógł lepiej spełniać rolę jednostki szkolnej, postanowiono go ponownie przebudować w latach 1889 - 1891. Zabudowano na śródokręciu szeroką nadbudówkę. Na jej dachu ustawiono sześć szybkostrzelnych armat kal. 120 mm oraz rozstawiono łodzie. Przebudowano także kotłownię oraz zainstalowano nowsze kotły. Maszyny pozostały bez zmian, stąd prędkość nie było większa niż 11 w. Tak przebudowany pancernik utrzymywano jeszcze w służbie do 1907 roku, po czym został złomowany w Tarencie.

Rysunki przedstawiają jak pancernik *"Affondatore"* wyglądał w czasie przejścia z Anglii do Włoch w czerwcu 1866 roku z pomocniczym ożaglowaniem, w okresie bitwy pod Lissą oraz po modernizacji w 1890/91 roku.

**tekst Michał Glock**
**foto: Internet**



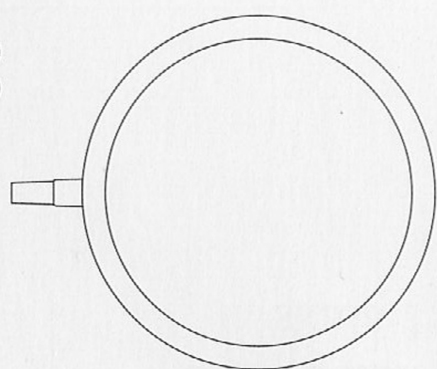



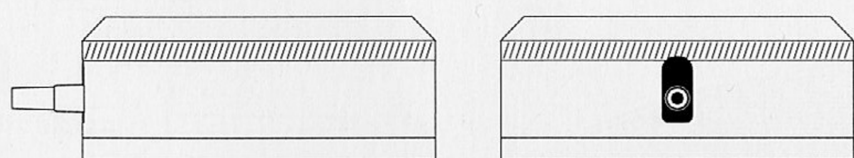

| Francuski pancernik *Lorraine* 1937 | | |
|---|---|---|
| Opracował kreślił | Michał Glock | |
| Rok 2015 | Skala1:250 | Suplement |

"*Affondatore*" po modernizacji w 1890 roku

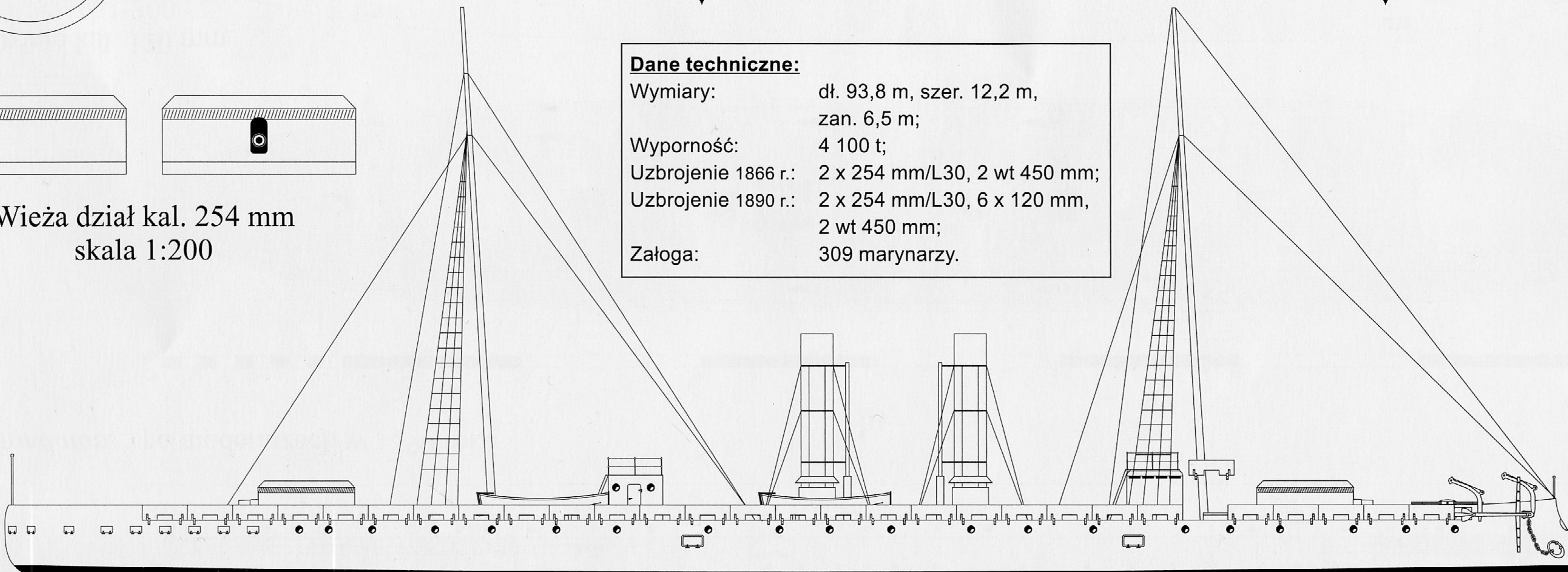
Pokład górny

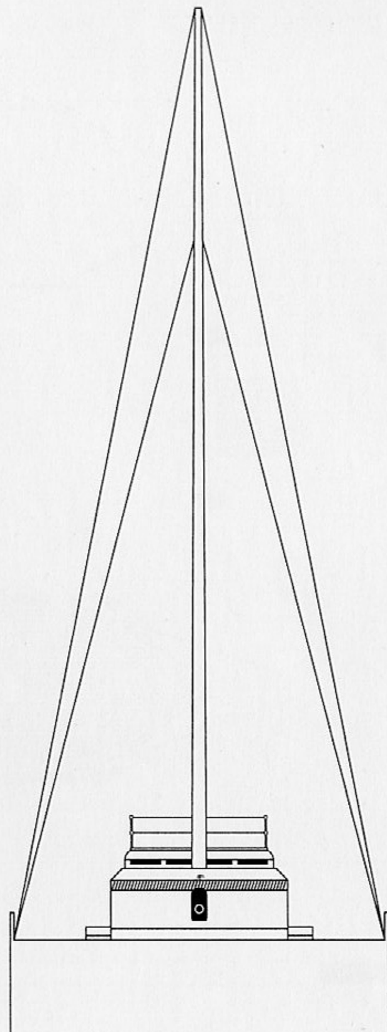
Działo kal. 120 mm
skala 1:200





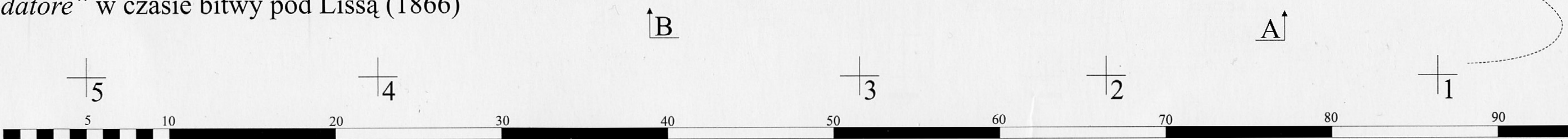
Wieża dział kal. 254 mm
skala 1:200

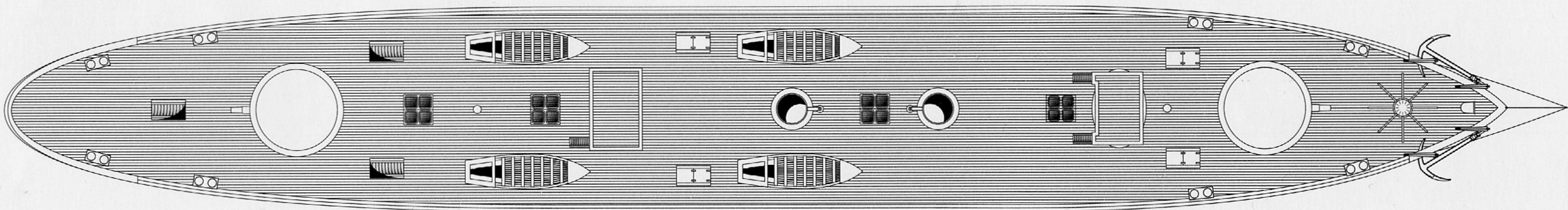


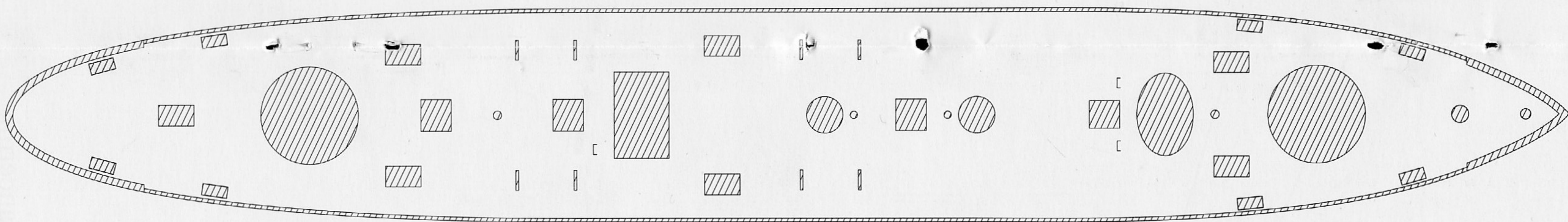



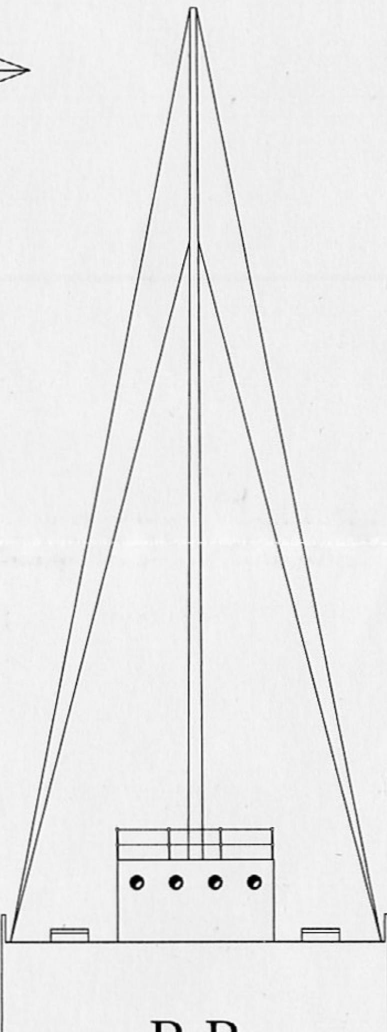
A-A

*"Affondatore"* w czasie bitwy pod Lissą (1866)

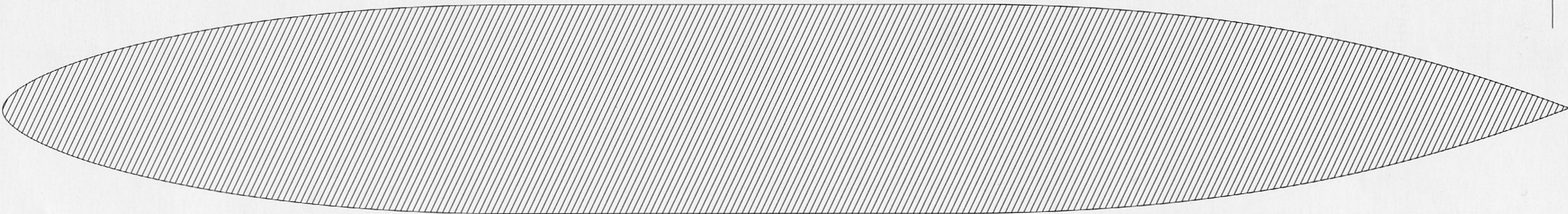


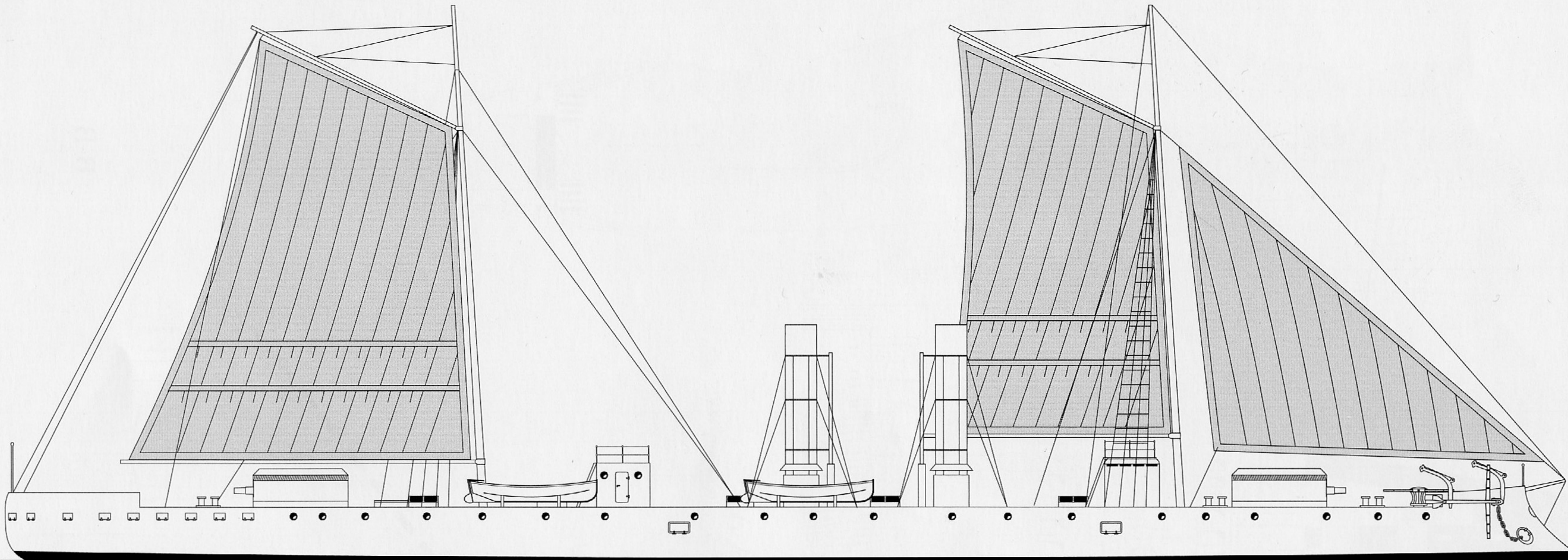





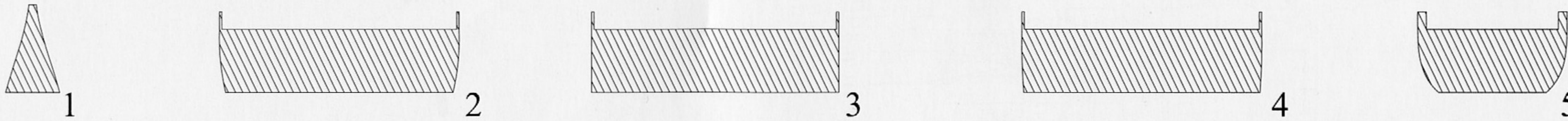


B-B





*"Affondatore"* z tymczasowym ożaglowaniem w okresie przejścia z Wielkiej Brytanii (1865)




Malowanie: Kadłub czarny z białym wąskim pasem u szczytu, nadbudówki w naturalnym kolorze drewna lub malowane na kolor szary (tak jak kominy). Po modernizacji kadłub pozostał czarny, a kominy i nadbudówki w kolorze jasnobeżowym. W 1900 roku pancernik pomalowano na kolor jednolicie szary. Pokłady, tak jak i pokładówki pozostały w naturalnym kolorze drewna. W 1900 roku część pokładówek wyłożono brązowym linoleum.

| | | |
|---|---|---|
| Włoski pancernik wieżowy *Affondatore* 1865-1866-1890 | | |
| Opracował kreślił | Michał Glock | |
| Rok 2015 | Skala1:400 | Arkusz 1/2 |

# 24-funtówka duńska z 1841 roku na specjalnej lawecie obracanej

Żeliwne działo 24-funtowe modelu 1841 duńskiej marynarki wojennej nie wyróżniało się jakimiś szczególnymi, nietypowymi rozwiązaniami. Przedstawione na planach miało długość całkowitą 305 cm, a średnica gładkiego przewodu lufy wynosiła 145 mm. Opracowano je dla mniejszych jednostek, podczas gdy w tej samej serii znajdowała się 24-funtówka przeznaczona na pokłady okrętów liniowych, nieco dłuższa, cięższa i z większą liczbą pierścieni wzmacniających. O zamieszczeniu przez nas w cyklu zdecydowała bardzo ciekawa, niestandardowa laweta.

Idea ciężkiego działa obracanego łatwo we wszystkich kierunkach narodziła się dawno. Małe jednostki jak np. kanonierki, szkunery, kutry, nie mogły otrzymać baterii ciężkich dział ze względu na swoją mizerną wyporność, delikatne pokładniki, słabe burty. Uzbrajano je początkowo w zestawy lekkich działek nadających się bardziej do salutowania niż walki, potem w wielkokalibrowe (chociaż lekkie) karonady, co jednak odbywało się kosztem utraty donośności. Pojedyncze, ciężkie działo mogło je uczynić groźnymi w szczególnych sytuacjach (flauta, strefy przybrzeżne) nawet dla dużych liniowców. Najczęściej trzeba było w takich przypadkach poruszać całym okrętem przy celowaniu, co nie było zbyt wygodne nawet na wiosłowych kanonierkach, a niezwykle kłopotliwe na małych żaglowcach. Wymyślono więc rozmaite rozwiązania pozwalające obracać (o 360 stopni lub niewiele mniej) samymi lawetami. W latach 40-tych XIX wieku w skład flot wchodziły już także parowe bocznokołowce. Ich budowa, z maszynowniami i bunkrami węglowymi wypełniającymi miejsca w kadłubie przeznaczone dawniej na działa, z wydatnymi tamborami bocznych kół zasłaniającymi burty, także wymuszała uzbrojenie w małą liczbę (za to ciężkich) dział, dających się możliwie szybko skierować w dowolną stronę. Te okręty nie mogły polegać na tradycyjnym strzelaniu salwami burtowymi! Laweta obracana (wokół czopu stopowego) na małych kółkach, po mocowanym do pokładu żelaznym torze kierunkowym, nie stanowiła już wtedy absolutnej nowości. Ale Duńczycy poszli dalej.

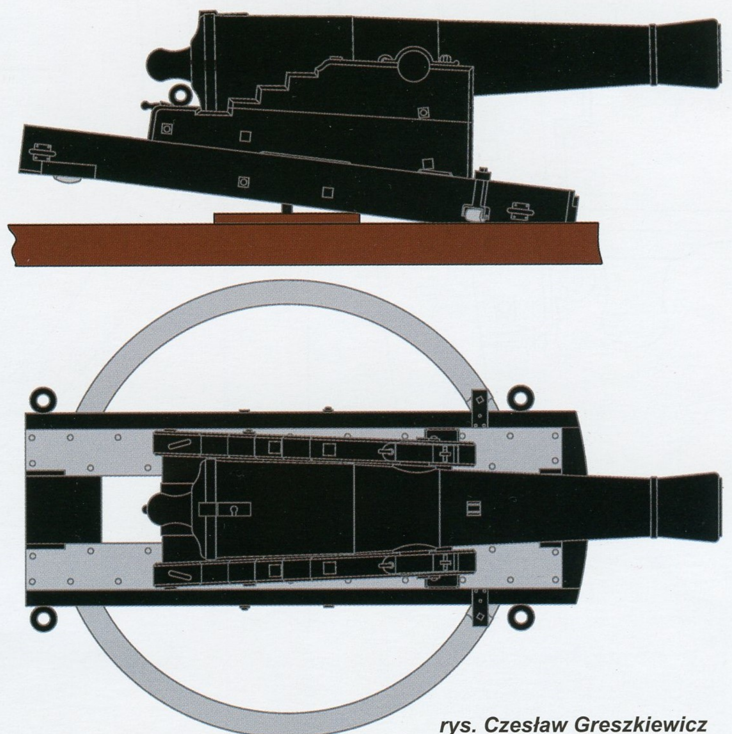
Pokazano tutaj łoże dwuczęściowe, składające się m. in. z dość tradycyjnej części górnej, pozbawionej jednak kół i poruszającej się ślizgowo po prowadnicach łoża dolnego (ramy). Lufa spoczywała klasycznie na czopach w panwiach łoża górnego. Także mechanizm podniesieniowy do zmiany kąta nachylenia nie obejmował niczego bardziej oryginalnego niż tradycyjne kliny. Najczęściej zresztą - z uwagi na specyficzną pozycję lawety podczas strzelania - w ogóle można się było bez nich obejść. Najciekawszą cechą łoża dolnego stanowiło ukośne podcięcie dolnych, przednich płaszczyzn ramy. Kiedy łoże górne z lufą przesunięte było całkiem do przodu, jak podczas celowania (krótko przed wystrzałem), siła ciężkości powodowała oparcie się ramy na tych właśnie podciętych płaszczyznach. Tył łoża dolnego zadzierał się do góry, co było możliwe dzięki stożkowemu kształtowi otworu (w głównej sponie ramy), w którym obracał się centralny czop stopowy - widać to świetnie na przekrojach.

Po odpaleniu działa, łoże górne odskakiwało do tyłu, ślizgając się po prowadnicach ramy. Silne skośne ustawienie tych ostatnich bardzo pomagało - dzięki zwiększaniu siły tarcia - w wyhamowaniu tego ruchu, niezbędnego, ale i niebezpiecznego, ograniczanego tylko liną hamującą. Jednak po wytłumieniu dużej części energii odrzutu, łoże górne z lufą przechodziło w takie położenie względem centralnego czopu stopowego, że siła ciężkości powodowała przechylenie całości w stożkowym otworze i tylny, dotąd zadarty w górę segment łoża dolnego opadał na pokład. U dołu lawety znajdowały się masywne koła kierunkowe, wchodzące teraz w kontakt z żelaznym torem kierunkowym wpuszczonym w pokład.

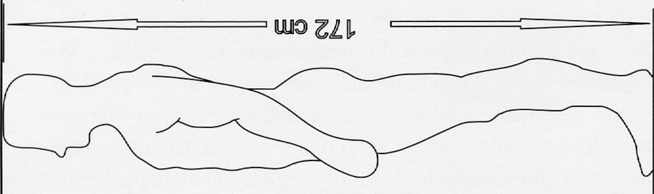
W nowym położeniu prowadnice ramy leżały prawie poziomo, łoże górne nie miało tendencji do przesuwania się w przód, wylot lufy znajdował się daleko od burty. Działo można było wygodnie i bezpiecznie ponownie załadować. Zasadniczego wyboru kierunku celowania dokonywano właśnie w tej pozycji. Jeśli decydowano się na zmianę celu, obracano całość wokół czopa stopowego posługując się dużymi kołami w dolnej i zarazem tylnej części łoża dolnego. Koła te miały tak ustawione osie, aby toczyły się swobodnie po kołowym torze. Po wycelowaniu podciągano taliami łoże górne z lufą do przodu, ku furcie działowej. Siła grawitacji współdziałając ze stożkowym otworem czopu stopowego powodowała ponowne przechylenie się całości do pozycji opisanej na początku. Drobne korekty ustawienia działa w płaszczyźnie poziomej były jeszcze możliwe dzięki małym, dość delikatnym kółkom w przedniej części ramy, które tylko w tym położeniu wchodziły w kontakt z żelaznym torem kierunkowym.

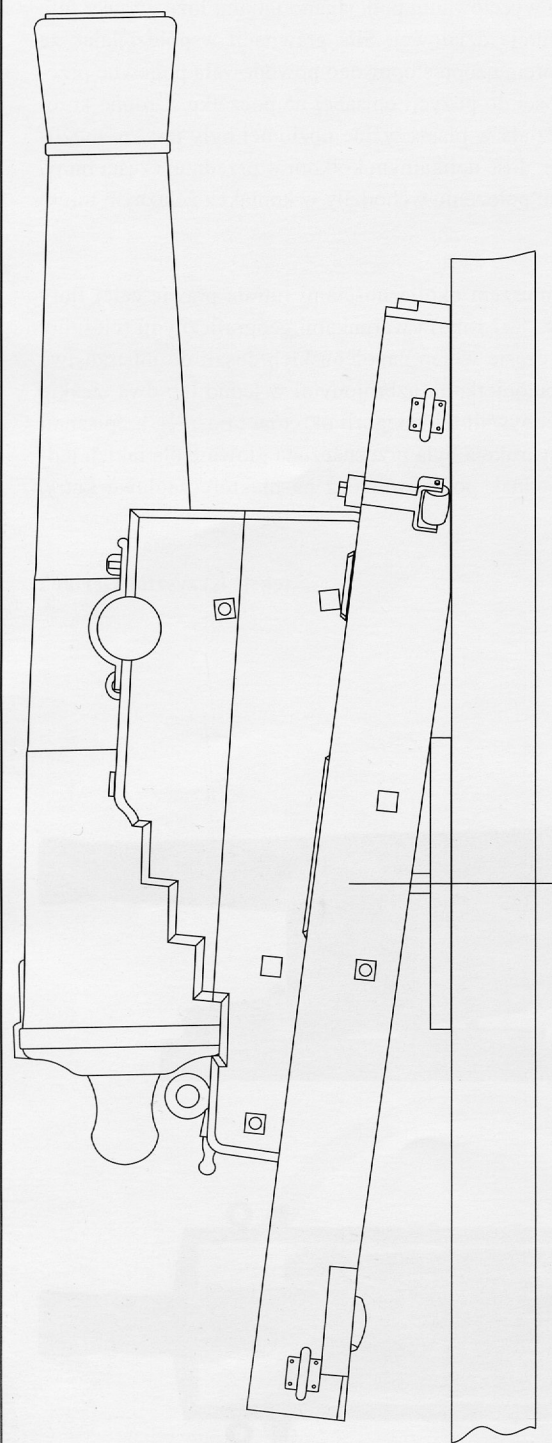
Duńczycy, zmuszeni okolicznościami (utrata prawie całej floty pełnomorskiej w 1807 roku) i warunkami geograficznymi (cieśniny duńskie), już w czasie wojen napoleońskich doszli do mistrzostwa w operowaniu kanonierkami uzbrojonymi w jedno lub dwa ciężkie działa. Nie zaniedbywali tej kategorii okrętów i później, a opisana i zilustrowana konstrukcja była przeznaczona głównie dla takich jednostek. Trafiła jednak potem również na niektóre żaglowe kutry, szkunery i brygi.

**tekst: Krzysztof Gerlach**



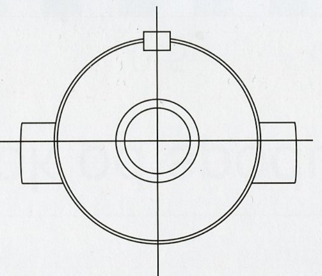
*rys. Czesław Greszkiewicz*

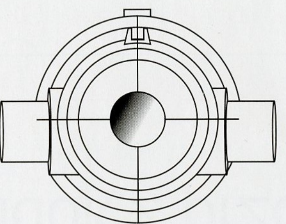


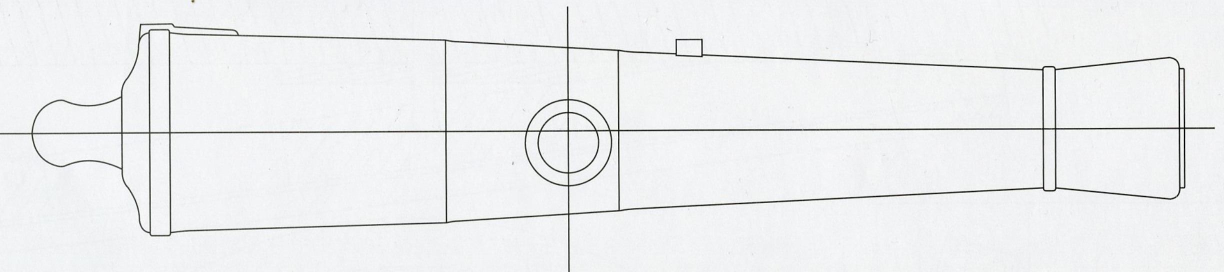



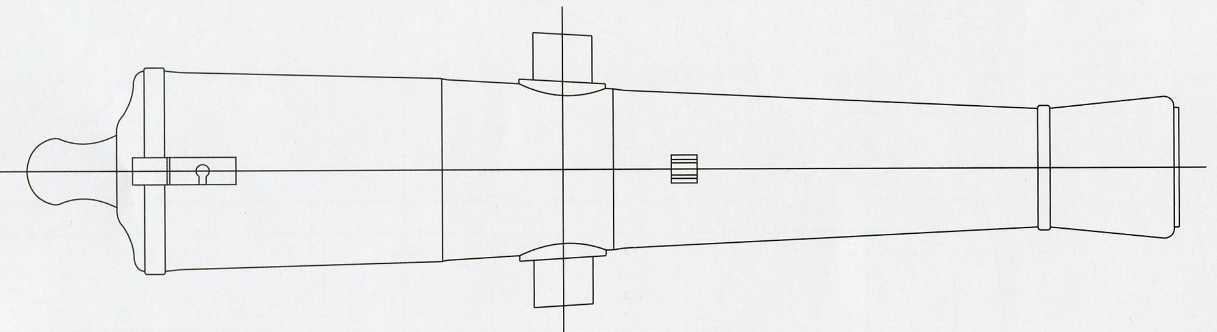
rys. Czesław Greszkiewicz

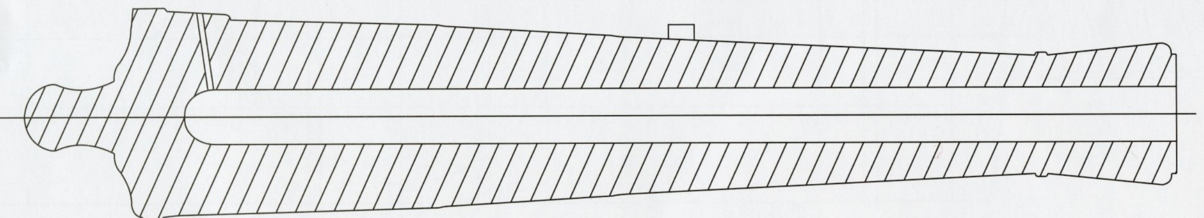




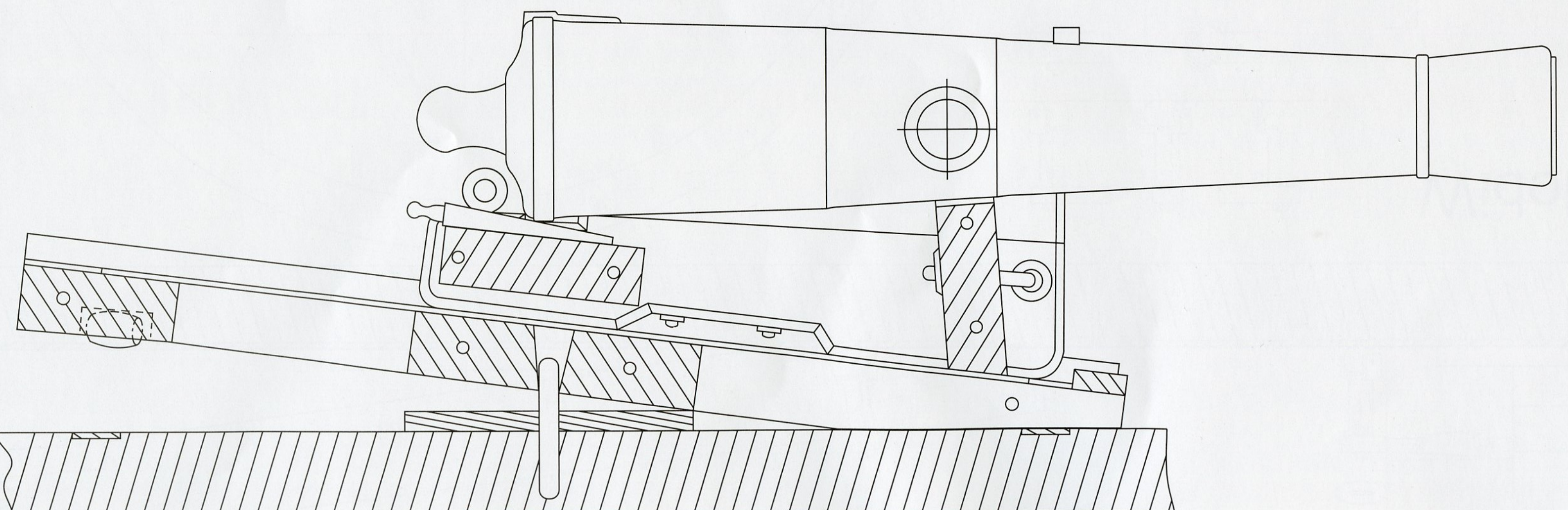


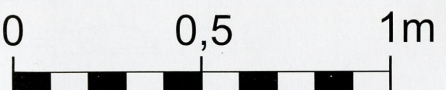


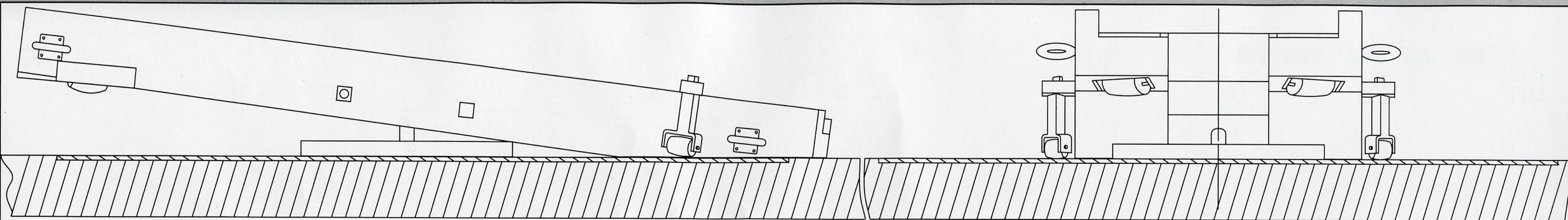


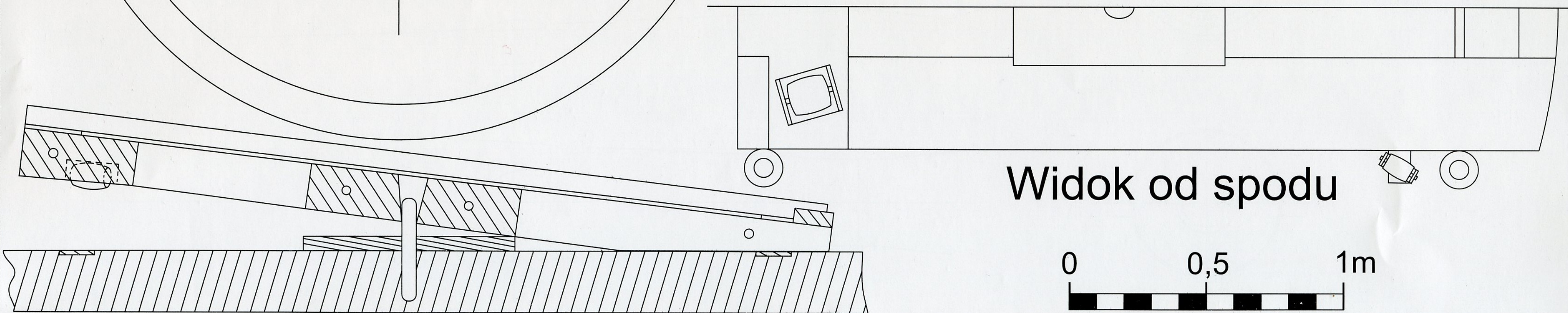


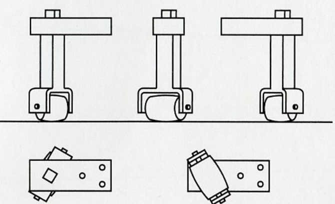
*rys. Czesław Greszkiewicz*

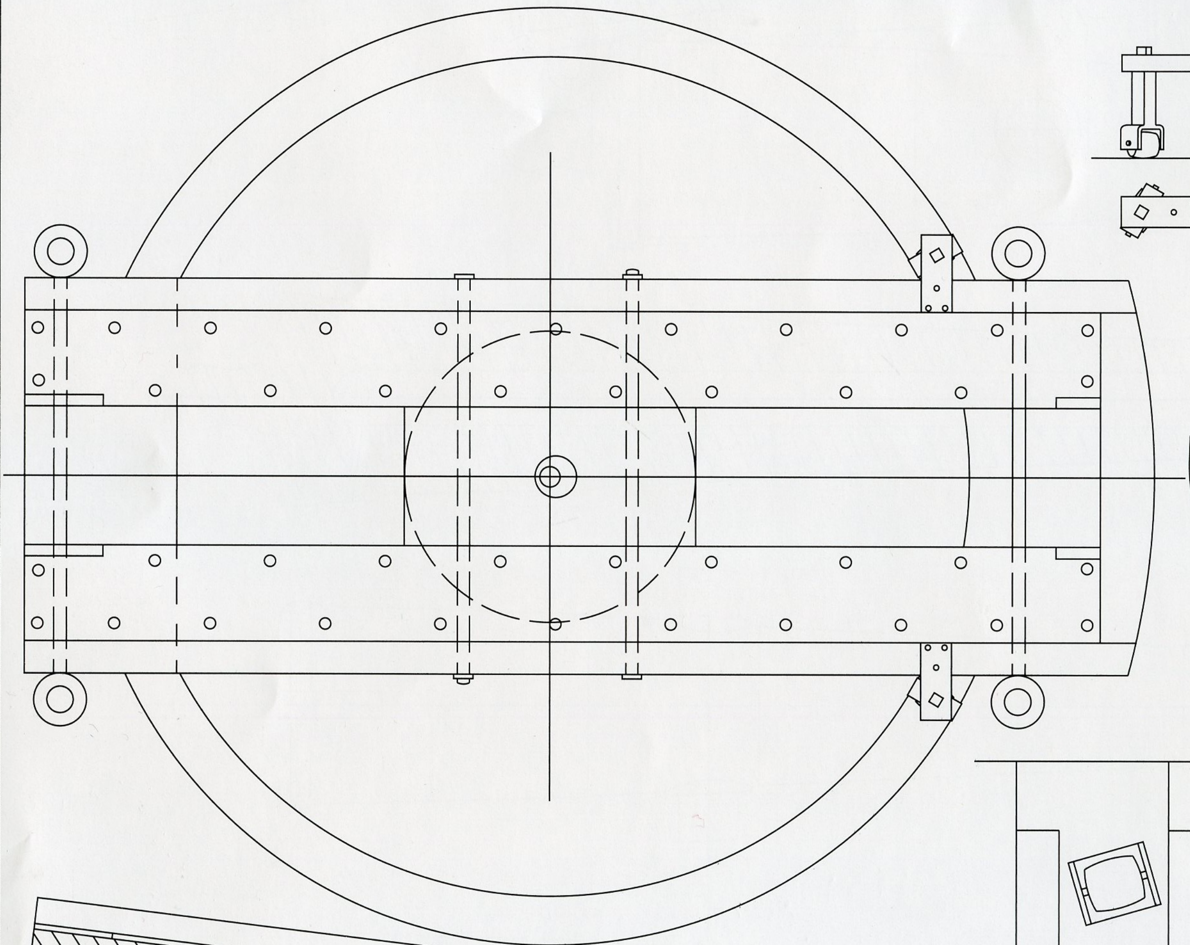










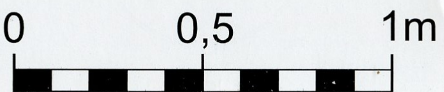


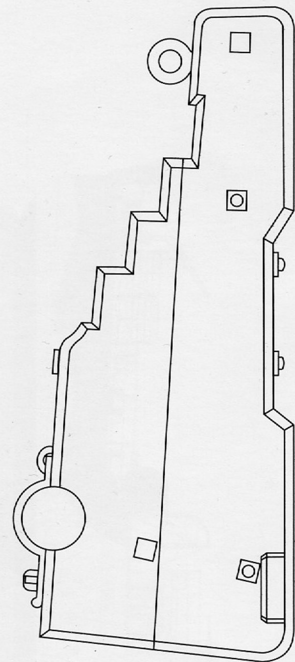
Widok z tyłu

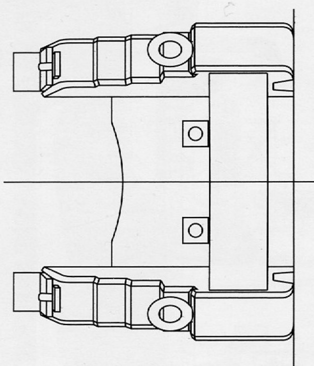
*rys. Czesław Greszkiewicz*

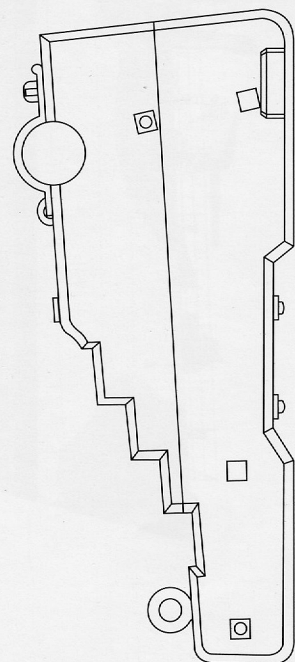
Widok z przodu

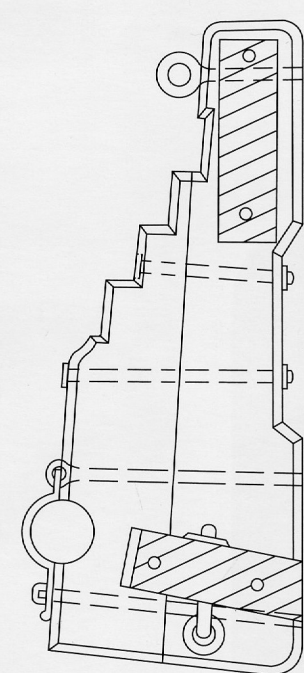
Widok od spodu

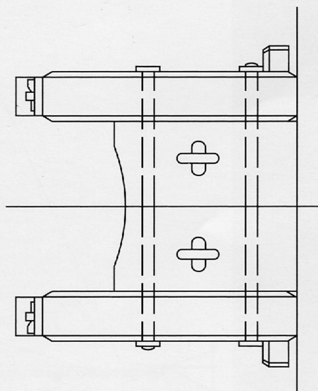


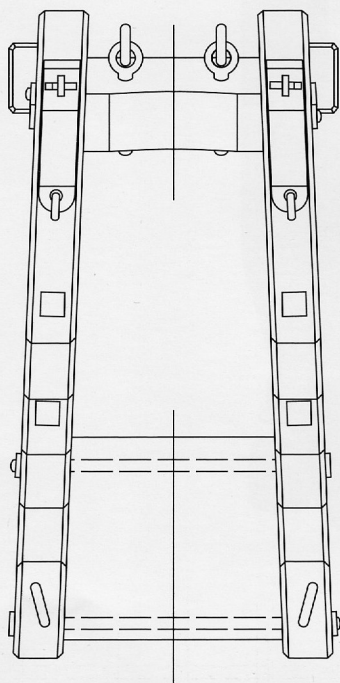






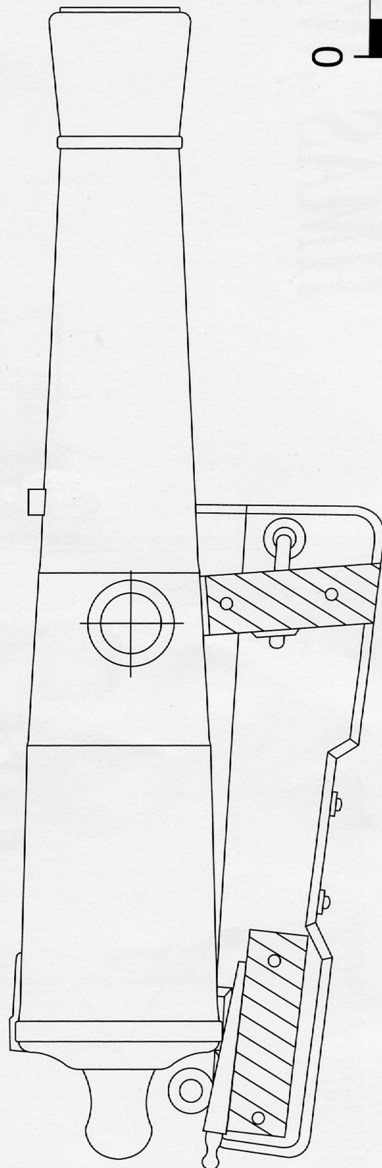


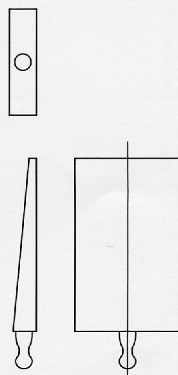




rys. Czesław Greszkiewicz





# Australijski trałowiec/korweta typu "Bathurst"

# HMAS „WALLAROO"

rys. Czesław Grzeszkiewicz




Kartonowy model cieżkiego krążownika *"Takao"* w skali 1:200 wykonany z modelu wyd. DOM BUMAGI przez Andrzeja Zemlę.

*fot. Andrzej Zemła*

# Japońskie ciężkie krążowniki typu "Takao"

**Cesarska Japońska Flota posiadała w okresie II wojny światowej 18 ciężkich krążowników, z czego cztery z nich należące do typu „Takao" wyróżniały się w szczególny sposób. Przede wszystkim niespotykaną na żadnym innym okręcie tej klasy jakiegokolwiek państwa ogromnych rozmiarów, masywną nadbudówką dziobową. Przy długości 203 mm i silnym uzbrojeniu złożonym z 10 armat kal. 203 mm, a także licznych wyrzutni torped kal. 610 mm, były to bardzo groźne okręty, co potwierdził ich udział w kampaniach na Pacyfiku przeciwko flocie US Navy. Te i wiele innych bardzo osobliwych cech konstrukcyjnych krążowników sprawiają, że od wielu dekad są jednym z najważniejszych „tematów" modelarskich dla wielbicieli okrętów wojennych "kraju kwitnącej wiśni".**

Cztery krążowniki ciężkie typu „Takao" zaprojektowano i zbudowano jako rozwinięcie projektu wcześniejszych krążowników typu „Myoko". Zachowując niemal identyczne kadłuby oraz układ rozmieszczenia wież z armatami artylerii głównej, wprowadzono jednak szereg modyfikacji. Przede wszystko zaprojektowano zupełnie nowej konstrukcji, ogromnych rozmiarów nadbudówkę dziobową, gdzie chciano zapewnić dostatecznie dużo przestrzeni i właściwe warunki dla obsługi systemów obserwacji, łączności i kierowania ogniem krążownika. Dzięki rozmiarom nadbudówki dziobowej, krążowniki typu „Takao" stały się wyjątkowymi jednostkami w swojej klasie. Choć pierwsze miesiące i lata służby pokazały dobitnie, iż nie był to najszczęśliwszy pomysł, z powodu kłopotów okrętów ze statecznością, to jednak podczas gruntownej modernizacji dwóch z nich: *„Takao"* i *„Atago"* pod koniec lat 30-tych XX wieku, tylko nieznacznie zredukowano rozmiary tych nadbudówek. Na pozostałych dwóch okrętach w ogóle tego nie zrobiono, a krążownik *„Maya"* po ostatniej przebudowie, podczas której poważnie wzmocniono uzbrojenie p-lot kosztem trzeciej wieży armat kal. 203 mm, zyskał jeszcze masywniejszy wygląd całego kompleksu dziobowej nadbudówki.

Silnie uzbrojone krążowniki typu „Takao" dały się nieźle we znaki marynarce wojennej USA na Pacyfiku. Najgłośniejszą akcją była bitwa koło wyspy Savo w nocy z 9 ma 10 sierpnia 1942 r., w czasie której flagowy okręt wiceadm. Mikawy krążownik *„Chokai"* wraz z sześcioma innymi okrętami w nocnym starciu zdołał zatopić trzy ciężkie krążowniki US Navy i jeden ciężki krążownik australijski. W czasie całej wojny na Pacyfiku krążowniki typu „Takao" wykorzystywano niemal wszędzie: jako osłona pancerników i lotniskowców, jako wsparcie artyleryjskie dla własnych oddziałów piechoty, a także do transportu własnych wojsk na swoich pokładach. Brały udział w większości bitew i choć dwa z nich padły ofiarą okrętów podwodnych zanim zdążyły wziąć udział w bitwie pod Leyte (*„Atago"* i *„Maya"*, trzeci *„Takao"* został poważnie uszkodzony), to trudno sobie wyobrazić przebieg wojny na Pacyfiku od pierwszych dni aż po ostatnie, bez udziału tych czterech okrętów.

## PUBLIKACJE I PLANY

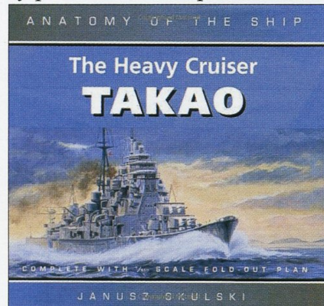
Omawiając tutaj publikacje poświęcone krążownikom typu „Takao" prosimy czytelników, aby mieli na uwadze to, iż nie jesteśmy w stanie opisać nawet w kilku zdaniach wszystkich publikacji i planów, jakie się na całym świecie ukazały na ten temat. Siłą rzeczy skupiamy się jedynie na tych najważniejszych oraz na tych dostępnych nadal na rynkach księgarskich i modelarskich. Potraktujmy tę naszą monografię jako przewodnik po najważniejszych modelarskich tematach związanych z krążownikami typu „Takao".

Przez wiele lat po zakończeniu II wojny światowej niewiele osób w Polsce wiedziało, jak naprawdę wyglądały krążowniki typu „Takao", a tym bardziej jakie miały rzeczywiste charakterystyki. Polska prasa fachowa, jak i publikacje książkowe w okresie PRL nie rozpieszczały pod tym względem czytelników przez kolejne dekady, dlatego też trudno się dziwić temu, że przyciągały one uwagę i intrygowały szczególnie, kiedy czytało się o ich niezwykłych akcjach bojowych. Nieliczni, szczególnie ci mieszkający na wybrzeżu, dzięki prywatnym kontaktom z marynarzami pływającymi po świecie mogli sobie czasem pozwolić na sprowadzenie jakiejś pozycji książkowej, gdzie można było znaleźć planiki japońskich okrętów, jednak i na świecie przez wiele lat nie było właściwie niczego, co można nazwać prawdziwymi planami modelarskimi, czy solidną dokumentacją rysunkową okrętów typu „Takao".

Modelarzy traktowano przez kilka dekad po II wojnie światowej jako nawiedzoną gromadkę, którym można było zaserwować jakieś proste rysunki reprodukowane ze starych, wojennych roczników flot Jane'sa czy Weyersa, pozwalające na budowę równie prostych, a nawet topornych modeli blokowych. Oczywiście inaczej rzecz miała się w Japonii. Kiedy pojawiły się tam pierwsze numery magazynu „Maru Special", a później pozycje z innych serii: „Maru Graphic", „Maru Mechanic", czy „Mechanism of IJN Navy Ships", sytuacja znacznie się poprawiła. Pojawiły się pierwsze wiarygodne rysunki, czasem tylko fragmentów, czasem całości, które pozwalały już na podjęcie próby rekonstrukcji rzeczywistego wyglądu krążowników typu „Takao".

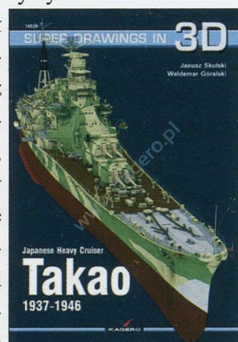
W Polsce pod tym względem przełom nastąpił dopiero w 1984 roku, kiedy to prawdziwą sensację wywołały opublikowane w ówczesnym miesięczniku „Morze" zdjęcia rewelacyjnego na tamte czasy mikromodelu wykonanego od podstaw w skali 1:1000 przez krakowskiego mikromodelarza i pasjonata japońskiej floty Janusza Skulskiego. Model krążownika *„Takao"*, mimo iż pokazany w wersji pierwotnej, czyli tak jak wyglądał po zbudowaniu i wejściu do służby był tak doskonały, że niektórzy czytelnicy magazynu „Morze" brali te fotografie za prawdziwe zdjęcia z japońskich archiwów! Można śmiało powiedzieć, że od tego momentu nastąpił prawdziwy wybuch zainteresowania okrętami tego typu w szeregach polskich modelarzy. Apetyty podkręcała informacja zamieszczona wówczas w „Morzu" o tym, że Janusz Skulski pracuje nad planami modelarskimi *„Takao"*, które miały się ukazać niebawem nakładem wyd. MON w „Planach Modelarskich".

Czas pokazał, że nic z tego nie wyszło, jednak zainteresowanie tymi okrętami jeszcze bardziej wzrosło w chwili, kiedy w 1986 roku ukazał się pierwszy tom książki pt. *Burza Nad Pacyfikiem* Zbigniewa Flisowskiego. Planiki z końca książki były jednak rozczarowaniem i czytelnikom musiały wystarczyć rysunki *„Takao"* zamieszczone w „Morzu" w 1984 roku. Dopiero w 1994 roku pojawiło się niestety za granicą to, na co wszyscy czekali 10 lat. Album planów krążownika *„Takao"* w postaci książki z serii „Anatomy Of The Ship" wyd. CONWAY. Autorem był oczywiście Janusz Skulski, który przez te lata nie próżnował, ale pracował ambitnie zgłębiając najdrobniejsze zakamarki tajemnic krążownika *„Takao"* we wszystkich konfiguracjach swojego wyglądu. Do dziś, mimo upływu 21 lat książka ta stanowi kompendium wiedzy rysunkowej i modelarskiej na temat *„Takao"*, a tym samym i okrętów bliźniaczych. Z 250 stron, ponad 200 zajmują wyłącznie rysunki i to tak doskonałej jakości, że do dziś pozostają niedoścignionym wzorem dla osób kreślących plany modelarskie oraz modelarzy. Książka zawiera skondensowany opis techniczny okrętów typu „Takao", pakiet mało u nas dotąd znanych fotografii, no i obszerną część rysunkową. Modelarze mają tu więc kompletne linie teoretyczne kadłuba z wręgami przed i po modernizacji, rekonstrukcje wyglądu w każdym niemal okresie służby, rozrysowane nadbudówki i wszystkie ich kondygnacje, uzbrojenie i wyposażenie rozrysowane w większych skalach prezentując taki stopień dokładności, który przyprawia dosłownie o zawrót głowy. Dokumentacja ta pozwala na wykonanie modelu nawet w skali 1:50, a co dopiero kiedy mówimy o skali 1:100, czy 1:200.

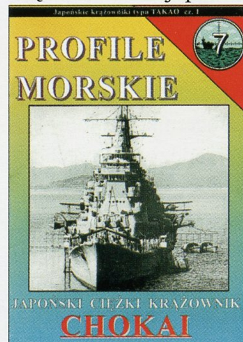


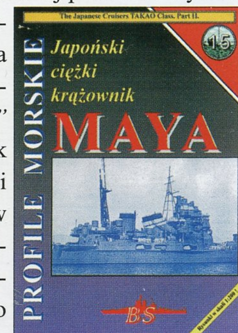

Na bazie tej publikacji Japończycy wydali specjalny numer wyd. MODEL ART (nr 464) w 1996 roku (wznowienie poprawione w 2007 roku), inaugurując nową serię „Super Illustration", w której zaprezentowano anatomię krążownika *„Takao"* w postaci rysunków aksonometrycznych. Rozebrano cały okręt na fragmenty, kadłub oraz nadbudówki, pokazano wszystko w postaci rysunków perspektywicznych w mistrzowski sposób, a należy pamiętać, że nie są to grafiki renderowane komputerowo z wykorzystaniem programów 3D, a po prostu klasyczne, mistrzowskie wręcz rysunki odręczne. Dla wszystkich modelarzy, a w szczególności dla tych, którym pewien problem sprawia czytanie klasycznych planów 2D, praca ta rozwieje wszelkie wątpliwości. Pozostaje jedynie żałować, że wszystkie rysunki dotyczą *„Takao"* w wersji pierwotnej do 1937 roku. Wyglądu z okresu po wielkiej modernizacji już w tej publikacji nie znajdziemy.

Skoro już przy obrazach - kiedyś zwanych aksonometrycznymi, a dziś po prostu 3D jesteśmy - odnotujmy aż dwa zaszyty formatu A-4 wydane przez wyd. KAGERO z Lublina w serii „Super Drawings in 3D". W jednym z pierwszych numerów serii (nr kat. 16002) ukazała się monografia 3D krążownika *„Takao"*. Część tekstową (niestety w jęz. angielskim) napisał Sławomir Lipiecki, a część graficzną, czyli model 3D pokazany na kilkudziesięciu znakomitej jakości renderach stworzył specjalista od komputerowej grafiki 3D Waldemar Góralski. Model opracowany został wg wyglądu z 1944 roku. Kiedy dziś patrzymy na te rendery, może nie zachwycamy się już tak bardzo jak w 2007 roku, kiedy wspomniana publikacja ukazała się na rynku, nie mniej jednak jako materiał poglądowy dla modelarzy jest to pozycja obowiązkowa. Nie chodzi tu o krytykę jakości merytorycznej, ani o żadną inną krytykę modelu 3D. Żyjemy w takich czasach, że po upływie 8 lat postęp w dziedzinie komputeryzacji sprawia, iż model 3D z tamtych lat, a model wykreowany dziś, na wielokrotnie nowocześniejszym sprzęcie, to po prostu "niebo, a ziemia". I zapewne będzie tak za kolejnych 8 - 10 lat. Wewnątrz tej publikacji znajdziemy arkusz formatu A-2 z klasycznymi planami *„Takao"* w skali 1:250 oraz rysunki nadbudówki dziobowej, wieży artylerii głównej, komina, a także przekroje wręgowe. Szkoda tylko, że to wszystko umieszczono w sposób chaotyczny. Poza generalką, pozostałe rysunki nie opisano w jakiej są skali, wręgi nie mają żadnej numeracji i nigdzie ich rozmieszczenia nie pokazano na planach. Tak więc z punktu widzenia modelarzy rysunki z wkładki są mało przydatne. W 2014 roku *„Takao"* stał się jeszcze raz tematem głównym kolejnego zeszytu z serii „Super Drawings 3D" z wyd. KAGERO. Tym razem pokazano krążownik ten w unikalnej wersji, czyli tak, jak wyglądał w chwili zakończenia wojny na Pacyfiku bazując w Singapurze, gdzie został przejęty przez Aliantów. Miał wówczas na sobie bardzo interesujący pod względem modelarskim kilkukolorowy kamuflaż. Autorami publikacji jest ponownie Waldemar Góralski oraz Janusz Skulski, który - jak dobrze się domyślamy - był autorem części opisowej, natomiast odpowiedzialnym za wizualizację 3D jest z pewnością Waldemar Góralski. Model 3D pokazany w tym wydawnictwie z pewnością zaciekawia właśnie unikalnym kamuflażem. Pytanie tylko, na ile jest on wiarygodny i może stanowić podstawę do odtwarzania tej wersji podczas budowy modelu *„Takao"* z 1945 roku. Kilka czarno-białych zdjęć nienajlepszej jakości jakie zachowały się z ostatnich dni istnienia tego okrętu to niestety zbyt mało, aby z niezbitą pewnością określać kolory kamuflażu, jak i układ plam w miejscach niewidocznych na żadnym ze zdjęć. Nie mniej jest to bardzo interesująca publikacja.




Skoro jesteśmy już przy rodzimych publikacjach związanych z krążownikami japońskimi typu „Takao", nie możemy pominąć dwóch zeszytów z serii „Profile Morskie" wyd. **BS** z Wyszkowa. Pod nr 7 w 1997 roku wydana została minimonografia ciężkiego krążownika *„Chokai"*. Plany okrętu pokazano wg stanu na 1941 rok. Generalka na rozkładówce jest w skali 1:400, nadbudówki i detale uzbrojenia oraz wyposażenia rozrysowano w skali 1:400, 1:200 i 1: 100. W dwa lata później pod nr 15 wydane zostały plany ciężkiego krążownika *„Maya"* wg stanu na 1944 rok. Plan generalny podobnie jak w przypadku *„Chokai"* na rozkładówce jest w skali 1: 400, jednak nadbudówki są już rozrysowane w skali 1:200, a detale uzbrojenia i wyposażenia w skali 1:100. Nie zabrakło tu także swoistego ukłonu w stronę mikromodelarzy, bowiem wszystkie rysunki zminiaturyzowano

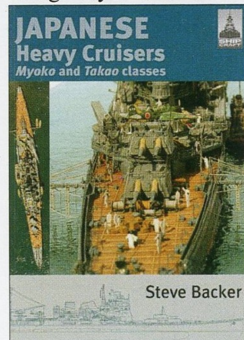


też do skali 1:700 i zapełniają one kilka stron w tym numerze „Profili”. Poza rysunkami, w obu zeszytach znajdziemy nieco fotografii i przyzwoity opis techniczny, jak i historię operacyjną obu krążowników. Przyglądając się rysunkom nie trudno oprzeć się wrażeniu, że inspiracją do ich powstania była „Anatomia” krążownika *„Takao”* autorstwa J. Skulskiego.

Wracając do publikacji zagranicznych związanych z krążownikami typu „Takao”, koniecznie należy wspomnieć tu o wielkiej, grubej księdze - biblii japońskich krążowników autorstwa Erica Lacroixa i Lintona Wellsa pt. ***Japanese Cruisers Of The Pacific War***. Ta potężna książka (niemal 900 stron!) oczywiście poświęcona jest wszystkim japońskim krążownikom, jednak interesującym nas okrętom typu „Takao” poświęcono bardzo dużo miejsca. Poza doskonałym opisem technicznym, znajdziemy wiele rysunków dla wszystkich czterech okrętów typu, pokazujących ich przekroje wewnętrzne, zakres modernizacji, strukturę nadbudówek oraz wiele innych smaczków modelarskich.

Ciesząca się obecnie sporą popularnością seria wydawnicza „ShipCraft” skierowana głównie dla modelarzy okrętowych brytyjskiego wyd. **SEAFORTH** pod nr 5 wydała książeczkę o objętości 64 stron formatu A-4 poświęconą japońskim krążownikom ciężkim typów „Myoko” i „Takao” autorstwa Steve Backera. Warto się zaopatrzyć w tę pozycję, bowiem jest ona znakomitym zestawieniem wiedzy nie tylko o samych okrętach wymienionych typów, ale stanowi doskonale zaprezentowany przegląd tego, co w modelarskim świecie o „Myoko” i „Takao” znajdziemy na światowym rynku. Wymieniono większość znanych i dostępnych lub już niedostępnych modeli plastikowych i żywicznych, akcesoriów do nich, a także zaprezentowano galerie kolorowych zdjęć modeli różnych wykonawców oraz planiki w skali 1:700 wraz z malowaniem. Pozycja bardzo interesująca, godna polecenie i nadal dostępna.




W świecie anglojęzycznych publikacji godną odnotowania pozycją jest 30 już zeszyt amerykańskiego wyd. **CLASSIC WARSHIP PUBLISHING**, które w serii „Warship Pictorial” wydało znakomity album zdjęć całej czwórki okrętów typu „Takao”. Poza niesłychanie dobrej jakości i bardzo interesującymi fotografiami, znajdziemy tu także kalendarium służby oraz sporo rysunków i planów generalnych. I tu zaskakujące spostrzeżenie - owe rysunki bez żenady skopiowane zostały z różnych innych źródeł m. in. z „Profili Morskich” *„Chokai”* i *„Maya”* - rzecz powiedzielibyśmy normalna dla publikacji rosyjskich lecz niesłychana dla publikacji z USA! A jednak.

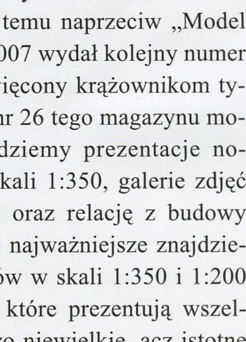



W gąszczu publikacji japońskojęzycznych, których na temat okrętów Cesarskiej Floty pojawia się z roku na rok coraz więcej, wypada wyróżnić kilka szczególnie ważnych dla modelarzy. Pierwsza z nich, niestety dostępna już chyba tylko na e-Bay'u, to niezwykle istotna książka z serii **Gakken**, wydana pod nr 16 (ISBN 4-05-601685-2) w 1997 roku monografia czterech okrętów typu „Takao”. Pomijając karkołomny dla nas język japoński i kwestie jego rozszyfrowywania, Gakkeny to przede wszystkim znakomita grafika, zdjęcia historyczne najczęściej dotąd nigdzie nie publikowane, zdjęcia doskonałych modeli wykonanych w skali 1:100 (*„Maya”* i *„Takao”*) w kolorze oraz bardzo wiele interesujących rysunków i niejednokrotnie reprodukcji fragmentów lub całości oryginalnych planów japońskich omawianych okrętów.




Seria wydawnicza **Model Art**, której zeszyty specjalne poświęcone okrętom ukazują się od 2000 roku, także poświęca ustawicznie sporo uwagi okrętom typu „Takao”, choć zasadniczo skierowana jest ona tylko do modelarzy plastikowych. Już w drugim numerze motywem głównym były właśnie krążowniki typu „Takao”. Motywem głównym bo należy pamiętać, że sporo miejsca w każdym numerze „Model Arta” poświęca się innym okrętom, nowościom modelarskim oraz wielu innym rarytasom modelarsko-okrętowym. Wspomniany nr 2 z 2000 roku skierowany jest głównie do modelarzy budujących swoje repliki z zestawów plastikowych ówcześnie dostępnych na rynkach w skali 1:700. Sporo rysunków, planików i zdjęć wykonanych modeli w różnych konfiguracjach. Jednak od 2000 roku minęło już 15 lat, a to świecie modelarskim bardzo długi okres, w którym pojawiło się wiele zupełnie nowych zestawów modelarskich, a przede wszystkim pojawiły się nowe modele wtryskowe w skali 1:350.



Wychodząc więc temu naprzeciw „Model Art” już w roku 2007 wydał kolejny numer tematycznie poświęcony krążownikom typu „Takao”. Pod nr 26 tego magazynu modelarskiego znajdziemy prezentacje nowych modeli w skali 1:350, galerie zdjęć gotowych modeli oraz relację z budowy kilku z nich, a co najważniejsze znajdziemy sporo rysunków w skali 1:350 i 1:200 samych okrętów, które prezentują wszelkie, czasem bardzo niewielkie. acz istotne różnice w wyposażeniu i wyglądzie poszczególnych jednostek modernizowanych według różnych koncepcji na przestrzeni lat. Bardzo cennym uzupełnieniem są rysunki wodnosamolotów pokładowych używanych na krążownikach, na których pokazano oznaczenia oraz kamuflaże stosowane dla maszyn poszczególnych okrętów - dla modelarzy niezwykle cenne informacje.

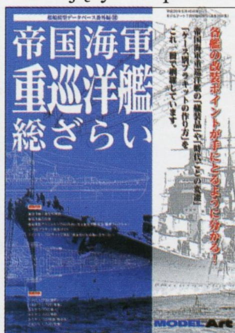
Dla modelarzy szukających wiedzy rysunkowej na temat nie tylko okrętów typu „Takao”, ale także wszystkich innych krążowników japońskich z okresu II wojny światowej gorąco polecam dwie inne japońskie pozycje książkowe. Pierwsza z nich to wydana w 1993 roku książka z serii Grand Prix pt. ***„Anatomy Of IJN Cruisers”***. Tytuł tej 300 stronicowej pozycji jest przetłumaczony w zasadzie roboczo i pod takim umownym hasłem funkcjonuje, albowiem całość wydana jest w jęz. japońskim i nie znajdziemy żadnego tłumaczenia tytułu nawet na jęz. angielski. Najważniejsza jednak rzecz w tej książce jest w języku międzynarodowym, czyli po prostu są to rysunki. Kto miał w ręku i widział wydane przez firmę TAMIYA dwie niewielkie książeczki pt. *Random Japanese Warship Details* będzie wiedział, czego spodziewać się po zawartości ksią-



żek z serii Grand Prix. To po prostu niemal 300 stron samych rysunków wszystkiego, co związane jest z japońskimi krążownikami. Nadbudówki, kominy, maszty, artyleria, katapulty, łodzie i szalupy oraz wodnosamoloty - uczta dla oczu. Wszystkie rysunki w tej książce wykonał w genialny sposób zmarły już niestety w 1994 roku Hisashi Mori. Ten modelarz i znawca japońskich okrętów na przestrzeni całego swojego życia sporządził tysiące rysunków publikowanych w czasopismach japońskich, najczęściej rysunków aksonometrycznych, rysowanych odręcznie, jednakże na tak wysokim poziomie, że obecni mistrzowie grafiki 3D mogą mu pozazdrościć umiejętności i „ręki". Właśnie te rysunki usystematyzowane w postaci pięciu książek z serii Grand Prix (po jednej dla niszczycieli, krążowników i lotniskowców oraz dwie dla pancerników) stanowią po dziś dzień jedną z najcenniejszych „zdobyczy" dla modelarzy okrętowych pasjonujących się japońską flotą. Książka poświęcona krążownikom japońskim zawiera takie bogactwo wiedzy rysunkowej na temat krążowników w ogóle, iż ośmielę się stwierdzić, że chyba na rynku długo nie pojawi się nic, co byłoby jej konkurencją. Niestety, nabycie tej pozycji nawet poprzez e-Bay stanowi dziś nie lada wyzwanie, a i ceny do niskich nie należą.

Drugą książką, która stanowi „niezbędnik" dla wielbicieli japońskich krążowników jest pozycja z serii czterotomowej „Mechanism Of Japanese Warships" pt. ***Heavy Cruisers*** poświęcona ciężkim krążownikom. Pozostałe trzy części dotyczą pancerników, lotniskowców oraz niszczycieli Cesarskiej Floty. Książka o ciężkich krążownikach na 166 stronach omawia wszystkie sześć typów okrętów tej klasy biorących udział w II wojnie światowej, w tym oczywiście wszystkie cztery okręty typu „Takao". Słowo „omawia" nie jest tu właściwe, ponieważ lwia część materiału to zdjęcia, a przede wszystkim rysunki, których jakość wręcz imponuje. Tak wiele materiału rysunkowego nie znajdziemy chyba w żadnej innej pozycji. Tym razem rysunki te to kopie planów publikowanych na łamach japońskich czasopism: Maru Special, Maru Graphic, czy Maru Mechanic, zebrane tutaj razem i w przejrzysty sposób usystematyzowane. Jedyny problem jest w tym, że nie mamy tu pełnych planów generalnych, a jakby pocięte na kawałki fragmenty tychże planów, które poukładano w kontekście omawianych zagadnień. Nie mniej jednak modelarze zaznajomieni z japońskimi krążownikami bez trudu będą w stanie poskładać sobie dane fragmenty w całość i uzyskać w ten sposób wiele kompletnych planów. Sporo jest tu także rysunków perspektywicznych nadbudówek, kominów, uzbrojenia i wyposażenia i są to rysunki innego autorstwa i innej jakości, niż omawiane powyżej z książki Grand Prix. Jednym słowem kopalnia wiedzy modelarskiej i okrętowej. Książka ta była wznawiana wielokrotnie, a ostatnie jej wydanie było do nabycia na stronie firmy HOBBY LINK JAPAN.

Wszystkim wielbicielom mikromodeli budującym repliki w skali 1:700 do linii wodnej dedykowana jest najnowsza publikacja wspomnianego już kilkukrotnie **Model Art'a** z Japonii. Pod nr 897 wydano w 2014 roku drugą (po niszczycielach) książkę formatu A-5 poświęconą w całości ciężkim krążownikom japońskim. W sposób katalogowy omówiono wszystkie okręty w ujęciu historycznym, omówiono i zaprezentowano okładki pudełek wszystkich aktualnie znajdujących się w sprzedaży zestawów modeli plastikowych w skali 1:700 japońskich producentów, pokazano wiele detali uzbrojenia i wyposażenia na rysunkach perspektywicznych. Przede wszystkim jednak znajdziemy jednak ogromną ilość, dosłownie dziesiątki, jeśli nie setki zdjęć zbudowanych modeli w 1:700, a także minirelacji jak budować i poprawiać niektóre z zestawów. Niewielka cena, a materiał w książce bardzo przydatny.




Oczywiście w zakresie planów modelarskich mamy do dyspozycji plany każdego z czwórki okrętów typu "Takao" w japońskim wyd. **MIYUKIKAI**, którego szefem i jednocześnie autorem wszystkich rysunków jest Haruo Takami. Plany są kreślone odręcznie, w skali 1:200 i prezentują najwyższy poziom merytoryczny. Wiele tam rysunków perspektywicznych, wiele detali, zresztą szczegółowo o jakości planów Haruo Takami pisaliśmy swego czasu w 3 Numerze Specjalnym z 2007 roku „Modelarstwa Okrętowego". Pod nr kat. 078 znajdziemy plany *„Takao"* stan na 1945 rok w skali 1:200, nr kat. 100 są to plany *„Chokai"* na 1938 rok, nr kat. 101 *„Atago"* stan na 1942 rok, a pod nr kat. 071 mamy plany krążownika *„Maya"* wg stanu na 1944 rok po ostatniej modernizacji.

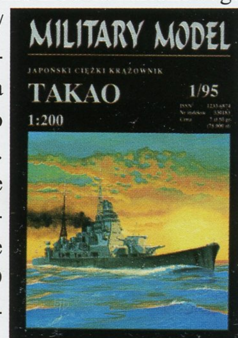
## MODELE KARTONOWE

O ile bardzo dużo miejsca poświęciliśmy na omówienie w przypadku krążowników typu „Takao" książek, planów i publikacji, o tyle doprawdy niewiele miejsca zajmie nam omówienie modeli kartonowych, bowiem na przestrzeni lat ukazały się jedynie cztery modele kartonowe okrętów tego typu.

Najstarszym z nich, dzierżącym bezapelacyjnie palmę pierwszeństwa jest model kartonowy w skali 1:300 krążownika *„Chokai"* wydany przez wyd. Andrzeja Halińskiego **ARSENAL** w roku 1992.




Model ten opracowano wg stanu na 1942 rok, jak podano na okładce. Model w tamtych czasach, kiedy modelarze mieli do dyspozycji jedynie "Małego Modelarza", a pierwsze wydawnictwa prywatne dopiero raczkowały, przyjęty był dość entuzjastycznie, ale głównie z powodu samego tytułu. Okazało się, że wydany został na dość „pancernym" kartonie, w bardzo dziwnych kolorach, które sugerowały spore oszczędności drukarskie i na dodatek ledwo przypominał wiernością prawdziwego *„Chokai"* - czyli „ilość kominów się zgadzała". "Na bezrybiu i rak ryba", wobec czego model sprzedawał się o ile mi wiadomo znakomicie. Nie wiem tylko, czy komukolwiek udało się doprowadzić jego budowę do końca, bo podejrzewam, że pancerny karton zdecydowanie nie sprzyjał formowaniu niewielkich, bo przecież w skali 1:300 elementów modelu. To samo wydawnictwo wydało w 1995 roku w serii wydawniczej „Military Model" zupełnie nowe opracowanie modelu kartonowego krążownika *„Takao"* w skali 1:200 w nr 1/95. Ponieważ sam jestem autorem tego opracowania, mogę więc pozwolić sobie na śmiałą krytykę własnej pracy, bez obaw o ewentualny gniew autora i jego zemstę. Model opracowany został na podstawie dopiero co wydanej wówczas książki Janusza Skulskiego z serii „Anatomy Of The Ship". Pokazuje okręt wg stanu na 1939 rok i wydany został w postaci zeszytu formatu B-4. W tamtych czasach, kiedy modele opracowywało się jeszcze bez pomocy komputera i kreśliło odręcznie, a ówczesne drukarnie także miały swoje wymagania przy ró-

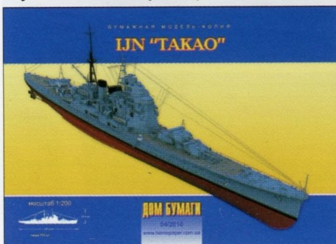


wnoczesnych ograniczeniach poligraficznych, modele kartonowe musiały niestety charakteryzować się pewnymi ograniczeniami. Jednym z nich była objętość arkuszy modelu, co nie pozostało bez wpływu na pewne uproszczenia, jakie zastosowano. Niestety, model dziś nie przedstawia sobą poza historyczną żadnej wartości. W dobie komputerowych opracowań nie wytrzymuje on próby czasu. Wiele uproszczeń, jakie w nim zastosowano dyskwalifikuje go dziś zupełnie. Także zastosowany kredowy karton nie sprawdził się na dłuższą metę i całe szczęście, że model ten niebawem wznowiono wydając go już (z tą samą okładką i oznaczeniami) na zwykłym kartonie. Wadą są także zmniejszone do mikroskopijnych rozmiarów rysunki montażowe oraz plan generalny. Słaba ich czytelność w sposób zdecydowany utrudnia budowę modelu, ale jak już wspomniałem, powstawał w czasach wielu ograniczeń, z których modelarze nie zawsze zdawali sobie sprawę. Jako autor modelu wyrażam jednak pewien rodzaj zadowolenia z tego powodu, że choć model był daleki od doskonałości, stał się dla wielu modelarzy inspiracją do własnych poszukiwań i zaowocował kilkoma zbudowanymi w jego oparciu oraz zupełnie od podstaw znakomitymi modelami redukcyjnymi, zajmującymi czołowe lokaty na wielu imprezach i mistrzostwach modelarskich.



Tymczasem za oceanem powstało kolejne opracowanie kartonowe krążownika *„Takao"*. Tym razem już komputerowe i dosłownie wirtualne, bo autor tego opracowania zaprojektował model krążownika wg stanu na 1932 rok w skali 1:250 do własnego wydruku. Modelarz może sobie wejść na stronę internetową firmy **DIGITAL NAVY** www.digitalnavy.com i zakupić model, a otrzyma wtedy pliki w formacie PDF do własnego wydruku. Model opracowano z pełnym kadłubem i zapewne dla nikogo nie będzie problemem po zakupieniu wydrukowanie go w skali 1:200, czy dowolnej innej. Warto wspomnieć, że szefem DIGITAL NAVY i jednocześnie autorem modeli oferowanych przez to wirtualne wydawnictwo jest nasz rodak zza oceanu Roman Detyna.

Ostatnim i zdecydowanie najlepszym jak dotąd wydanym modelem kartonowym z obszaru jednostek typu „Takao jest prototypowy *„Takao"* wydany w skali 1:200 z pełnym kadłubem przez ukraińskie wyd. **DOM BUMAGI** w roku 2010. Model ten, prezentujący wersję z 1937 roku, czyli ostatniego roku przed wielką modernizacją krążownika, został opracowany z niesłychaną dbałością o każdy niemal detal. Oczywiście to już „dziecko" ery komputerowej, co przekłada się na świetną grafikę oraz rysunki montażowe, które są po prostu renderami przygotowanego wcześniej w programie do grafiki 3D wirtualnego modelu. Całość wydana jest na luźnych arkuszach formatu A-3 i zapakowana w folię, jak to bywało niegdyś z polskimi modelami w pierwszych latach istnienia prywatnych wydawnictw, z czego aż 11 arkuszy to wysokiej jakości karton, a 4 arkusze to szkielet na papierze offsetowym. Druk jest znakomity, jakość kartonu także. Może tylko jest nieco zbyt ciemny odcień koloru pokładu krytego linoleum, ale tu zawsze występują problemy drukarskie w niemal wszystkich wydawnictwach. Uderza niesamowita dbałość o detalizację i wierność planom okrętu. Zaprojektowane zostało całe wnętrze śródokręcia, czyli pokładu głównego przykrytego nadbudówką, gdzie znajdowały się wyrzutnie torped. Detalizacja poraża ilością drobnicy do wycięcia i z pewnością nie jest to model dla każdego modelarza. Jedynym błędem merytorycznym było namalowanie czarnego pasa linii wodnej na siatkach burt kadłuba, nie mniej jednak wydawnictwo bardzo szybko przygotowało bezpłatną erratę w postaci dodrukowanych części burt pozbawionych owego pasa.

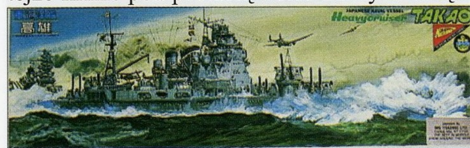


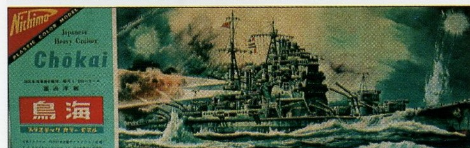

Jak do tej pory nie ukazał się żaden inny model kartonowy ani *„Atago"*, ani *„Maya"*, ani *„Chokai"*, ale miejmy nadzieję, że zajmujący aktualnie pierwszą lokatę na podium model *„Takao"* 1:200 z DOMU BUMAGI zostanie zdetronizowany jeszcze lepszym jakościowo nowym opracowaniem, wszak mija już 5 lat od jego wydania. Od kilku lat wyd. Andrzeja Halińskiego zapowiada (a nawet prezentuje już zdjęcia „surówki" projektu) wznowienie *„Takao"* na 1939 rok w zupełnie nowym opracowaniu, które ma zdeklasować dotychczasowe, jednak na dzień dzisiejszy nie ma żadnych pewnych informacji o terminie jego wydania.

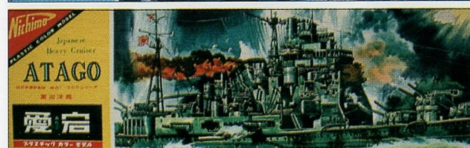
## MODELE PLASTIKOWE I ŻYWICZNE

W dziedzinie modeli plastikowych, podobnie jak w przypadku wielu innych okrętów Cesarskiej Floty, historia sięga lat 50-tych minionego wieku, kiedy modelarstwo okrętowe w Japonii wprawdzie raczkowało jeszcze traktowane jako pewna dziedzina zabawkarstwa, jednak było reprezentowane przez całkiem bogatą ofertę tytułową i prezentowane było w różnych formach - początkowo głównie oferowano zestawy drewnianych elementów do samodzielnego montażu. Rzecz jasna były to wyroby „okrętopodobne", gdzie nie było sensu doszukiwać się jakiejkolwiek wierności wobec oryginałów - zazwyczaj ilość kominów się zgadzała, ilość wież artylerii też, z grubsza sylwetka oglądana z daleka kojarzyła się z danym typem okrętu i to wystarczało. O ile dziś, jeśli natrafimy na zdjęcia tych modeli gdzieś w Internecie wzbudzają one uśmiech politowania, o tyle nadal bronią się grafiki wykorzystywane na okładkach pudełek. Jednym z takich modeli był *„Atago"* w skali 1: 300. Jedyna w swoim rodzaju ekspresja obrazu z okładki może stanowić inspirację po dziś dzień dla wielu modelarzy czy grafików.

W latach 60-tych na szeroką skalę rozwijać się zaczęło wtryskowe okrętowe modelarstwo plastikowe i jedna z czołowych podówczas firm japońskich **NICHIMO** zaoferowała w 1966 roku model krążownika *„Takao"* w skali 1:500, która na długo „zagościła" w tejże firmie pod postacią wielu znanych okrętów z II wojny światowej. Model ten na owe czasy był rewelacją i sprzedawał się znakomicie przez kolejne dekady, mimo iż w zakresie detalizacji z dzisiejszego punktu widzenia nadal pozostawał modelem z epoki „jaskiniowej" i co najwyżej mógł stanowić podstawę do własnej twórczości. NICHIMO poszło za ciosem i niebawem miało w swojej ofercie pozostałe trzy



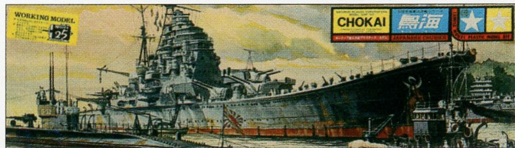



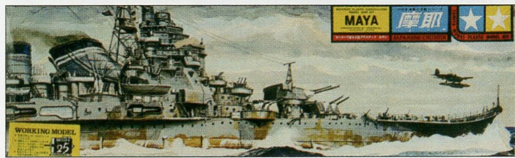






okręty tego typu w tej samej skali 1:500.

Zaczynająca swoją przygodę z modelarstwem plastikowym japońska firma **Tamiya** w latach 60-tych wydawała modele plastikowe wtryskowe w skali 1:400. Był więc *„Takao"* na 1941 rok, *„Atago"* na 1942, *„Chokai"* na tenże sam rok i *„Maya"* obowiązkowo w jej najciekawszej szacie, czyli po modernizacji w 1944 roku. Podobnie jak i modele Nichimo były to rarytasy w tamtych czasach, poszukiwane na całym świecie. Obrazy z okładek hipnotyzowały i chyba niewiele będzie przesady w stwierdzeniu, że tak dobrych obrazów chyba dziś już nikt nie maluje.




W latach 70-tych nastąpił prawdziwy boom w modelarstwie plastikowym. Ilość firm na świecie była już wówczas imponująca, modelarstwo plastikowe stało się bardzo rozpowszechnioną formą modelarskiej zabawy, a oferta tytułowa była już bardzo szeroka. Niestety, okręty japońskie produkowały wyłącznie firmy japońskie. Wciąż też panowało pewne przemieszanie i niezgodność pomiędzy firmami, skutkująca brakiem porozumienia co do potencjalnego ujednolicenia skal dla modeli. Były więc modele w skali: 1:450, 1:300, 1:600, czy 1:500, o skalach modeli Revella nie wspominając, bo tam panowała już prawdziwa „wolnoamerykanka". Powoli jednak odbiorcy sami zdecydowali o ukształtowaniu się dwóch grup, z których jedna wolała niewielkie, acz wymagające niesłychanej precyzji „maluchy", a druga bardziej okazałe wyroby. W ten sposób dokonał się podział na skalę 1:350 i 1:700, które to skale ugruntowane przez oferty producentów (głównie japońskich) zadecydowały o dalszym rozwoju plastikowego modelarstwa redukcyjnego.

Zajmijmy się teraz skalą 1:700. W latach 70-tych pojawiła się w kooperacji czterech firm japońskich: Aoshima, Fujimi, Hasegawa i Tamiya wspólna seria produkcyjna Water Line Series, w ramach której **Aoshimie** przypadło w udziale wydanie czterech krążowników typu „Takao" w skali 1:700. Były to nowe opracowania wtryskowych modeli wyłącznie do linii wodnej i choć jakością nie porywały nawet w chwili pojawienia się ich na rynku, stanowiły integralną część ogromnej kolekcji modeli okrętów Cesarskiej Floty z lat II wojny produkowanych przez te cztery wymienione firmy. *„Takao"* oraz korzystający niemal z tych samych form *„Atago"* z 1942 pokazane są po modernizacji. Natomiast *„Chokai"* z okresu dni swojej chwały czyli 1942 roku, a *„Maya"* także według najciekawszego wyglądu z 1944 roku. Cała czwórka tych modeli istniała na rynku bardzo długo i była kupowana z braku alternatywy przez kolejne dwie dekady. Przy sporym wysiłku i samozaparciu można było zbudować w oparciu o te zestawy modele przypominające jako tako oryginały, ale niektórzy modelarze twierdzili, że szkoda wysiłku i łatwiej zbudować model od podstaw, niż męczyć się z kiepskimi wtryskami.





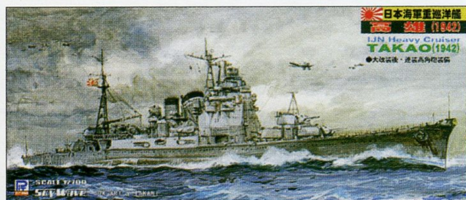






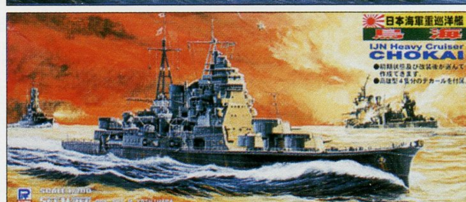


Dopiero w 2000 roku pojawiła się plastikowa rewelacja, a mianowicie aż pięć nowych zestawów modeli krążowników typu „Takao"! Sprawcą tego cudu stał się japoński producent cenionych bardzo wysoko wówczas modeli w skali 1:700 **Pit-Road**. Modele w nowych opracowaniach, oczywiście plastikowe wtryskowe zachwycały finezją jak na ówczesne czasy i nie dawały się porównać z wcześniejszymi produktami Aoshimy, które biły na głowę. Model *„Takao"* zaoferowano w dwóch wersjach: na rok 1941 oraz 1944. Model *„Chokai"* był na rok 1942, *„Atago"* na 1941, a *„Maya"* oczywiście - jakże by inaczej - na 1944 rok. Ilustracje na okładkach nawiązywały do najlepszych japońskich tradycji graficznych. Nie mniej jednak po pierwszych zachwytach, po dokładnym przeanalizowaniu ramek z częściami, szczególnie kadłuba i porównania ich z dostępnymi planami okazało się, że radość nie mogła być pełna. Modele (poprawny wymiarowo) miały niewłaściwy kształt części dziobowej i mimo odwzorowania linii podziału blach, wprawdzie symbolicznego, ale jednak, przebiegały one błędnie. Do tego źle odwzorowano specyficzne kształty kluz kotwicznych. Choć pokłady posiadały charakterystyczne odwzorowanie okładzin linoleum poprzecinanych listwami mocującymi, to były one zacznie przeskalowane, a ryfle na pokładach metalowych pasowałyby wielkością do skali 1: 350, a nie 1:700. Tak, czy inaczej, modele Pit-Road jak na tamte czasy były zaskakująco nowatorskie i chyba prezentowały ówczesne szczyty w dziedzinie projektowania form wtryskowych. Kupowane były bardzo chętnie i wielu znakomitych modelarzy wykonało na ich bazie bardzo imponujące repliki. Zdjęć tych modeli można znaleźć bez liku w Internecie. Zresztą sprzedawane są po dziś dzień.
















Zaledwie rok później w 2001 roku Aoshima zaskoczyła wszystkich wydaniem całej czwórki okrętów typu „Takao" z zupełnie no-

wych form wtryskowych. W ślad za HASEGAWA, która wypuściła w 2000 roku cztery okręty typu „Myoko" wymieniając swoje własne starocie z lat 70-tych, AOSHIMA wykonała kawał dobrej roboty, oferując zupełnie nowej jakości zestawy. *„Takao"* został przedstawiony w wersji z 1944 roku, *„Atago"* na rok 1942, *„Chokai"* także na 1942 roku z okresu bitwy pod Savo oraz *„Maya"* jak zwykle wg stanu na 1944 rok. Modele te cieszyły oko poprawnymi liniami kadłuba, poprawnym wyglądem wieży dowodzenia z uwzględnieniem różnic dla każdego z okrętów, poprawnym oraz lepszym dziobem wobec modeli PIT-ROADA. Do tych zestawów pojawiło się niebawem mnóstwo dodatków, głównie w postaci dedykowanych zestawów blaszek fototrawionych. Zarówno te modele, jak i zestawy uzupełniające są dostępne w handlu do dziś i wielu modelarzy decyduje się na ich zakup. Oczywiście nie były to modele pozbawione wad. Na pewno zabrakło pewnej finezji i drobiazgowości w szczegółach, na pewno wiele detali mogło zostać zaprojektowanych lepiej, jak chociażby wszelkie osłony pomostów czy artylerii p-lot, które są o wiele za grube, nawet jeśli przyjmiemy, że w skali 1:700 traktujemy je z dużą dozą umowności. Nie do końca też zadowala faktura pokładu krytego linoleum, dość sztampowo potraktowanego przez wytwórcę. Nie mniej jednak wytrawni modelarze zbudowali w oparciu o te nowe formy wiele doskonale prezentujących się modeli, których zdjęcia znajdziemy w Internecie bez problemu.




Pewnie do dziś dnia zestawy AOSHIMY z 2001 roku uchodziłyby za najlepsze, gdyby nie niespodzianka firmy *FUJIMI*, która pozytywnie zaskoczyła wszystkich wypuszczając w 2011 roku zupełnie nowe opracowanie krążownika *„Takao"* wtryskowego w skali 1:700 wg stanu na 1944 rok. I kto kupił ten nowy zestaw przekonał się natychmiast, że ma oto do czynienia z najdoskonalszym wytworem nowoczesnej, skomputeryzowanej techniki projektowania i wytwarzania form dla modeli wtryskowych. Trzeba uczciwie przyznać, że ten kto zaprojektował model *„Takao"* z FUJIMI, odwalił kawał doskonałej roboty. Nie jestem pewien, czy wcześniej dane mi było zobaczyć na własne oczy lepiej opracowany i wykonany plastikowy model wtryskowy okrętu w skali 1:700. To chyba rzeczywiście mistrzostwo świata. Finezja detalu nie ma sobie równych. Kable demagnetyzacyjne na burtach, wszelkie drobiazgi na pokładach, faktura linoleum, a przy tym istniejące zaokrąglenie pokładu w swoim poprzecznym przekroju, co w skali 1:700 wydawałoby się z pozoru niby niewidoczne - a jednak - to wszystko stanowi o najwyższym poziomie jakościowym tego modelu, który w jednym momencie pojawienia się na rynku modelarskim zdeklasował wszystko, co zrobiły dotąd inne firmy, a nawet sama FUJIMI. Oczywiście nie trzeba było długo czekać na pojawienie się jednostek bliźniaczych. Niebawem pojawił się najbardziej zbliżony wyglądem, a więc korzystający częściowo z tych samych wyprasek *„Atago"* na 1944 rok, później wydana została *„Maya"* oczywiście na 1944 rok i jako ostatni wydany został *„Chokai"* na okres bitwy pod Savo w 1942 roku. Jeśli ktoś nosi się z zamiarem skompletowania całej czwórki krążowników typu „Takao" w skali 1:700, to nie powinien już sobie zaprzątać głowy ani zestawami PIT-ROADA, ani zestawami AOSHIMY, mimo istniejących do nich wielu zestawów uzupełniających. Modele FUJIMI to doskonałość sama w sobie, a i do nich pojawiły się już dedykowane zestawy blaszek.




W skali 1:350 długo nic się nie działo jeśli chodzi o okręty typu „Takao" aż do 2007 roku, kiedy to japońska firma AOSHIMA zaskoczyła wszystkich nowym i znakomicie opracowanym modelem wtryskowym w skali 1:350 krążownika *„Takao"* na 1944 rok w serii nazwanej 1/350 IRONCLAD. Oczywiście w bardzo krótkich odstępach czasu przygotowane zostały zestawy do kolejnych bliźniaczych jednostek typu, a więc i *„Atago"* na 1942 rok, *„Chokai"* na ten sam okres oraz *„Maya"* na 1944 rok po przebudowie, kiedy to utraciła trzecią wieżę artylerii głównej na rzecz dwóch dodatkowych, podwójnych armat kal. 127 mm. Formy modeli opracowano w taki sposób, aby maksymalnie wykorzystać ramki do każdego z zestawów, z niewielkimi tylko uzupełnieniami dotyczącymi różnic. Kadłub złożony jest z dwóch połówek i niestety nie podzielony tak, jak dzieli kadłuby TRUMPETER, umożliwiając modelarzom wybór wersji - albo do KLW, albo z pełnym kadłubem. Połówki kadłuba nie mają bąbli przeciwtorpedowych dobudowanych na trzech okrętach (z wyjątkiem *„Chokai"*) podczas kolej-



nych modernizacji. Bąble te są elementami doklejanymi, a taki pomysł na kadłub umożliwia wykorzystanie go dla wszystkich czterech okrętów, z których *„Chokai"* bąbli nie posiadał. Kupując zresztą zestaw z modelem *„Chokai"*, modelarze będą mieli tutaj możliwość zbudowania repliki dowolnego okrętu tego typu według pierwotnego wyglądu na lata 1932 - 1937, także *„Takao"*. Rzecz jasna przy odpowiedniej adaptacji i uwzględnieniu drobnych, ale istotnych różnic pomiędzy okrętami. Pokład główny podzielono na dwie części. Są one także uniwersalne dla wszystkich zestawów, bo zawierają miejsca, gdzie wkleić trzeba odpowiednio już dopasowane do konkretnego okrętu fragmenty różniące jednostki, jak chociażby fragment pokładu dla *„Maya"*, gdzie zamiast wieży nr 3 armat kal. 203 mm, są dwa stanowiska armat kal. 127 mm. Na pozostałych, jasnoszarych, plastikowych ramkach wtryskowych znajdziemy całą drobnicę uzbrojenia i wyposażenia, a nawet podstawkę z czarnego tworzywa. Szkoda jednak, że wzorem TRUMPETERA wodnosamoloty pokładowe nie zostały wykonane z przezroczystego tworzywa, a są wpasowane w jedną z szarych ramek tworzywa. Szkoda, bo malując samolot z przezroczystego tworzywa tak, jak to robi TRUMPETER, jak wiadomo uzyskujemy znakomity efekt przeszklonej kabiny. Zestawy te do tanich nie należą, nie mniej jednak dla wielbicieli okrętów Japońskiej Cesarskiej Floty nie stanowi to żadnej przeszkody. Oczywiście po ukazaniu się na rynku samych modeli natychmiast pojawiły się jak grzyby po deszczu stosowne zestawy uzupełniające dedykowane tym okrętom. Modelarz poszukujący takich dodatków jak toczone metalowe lufy, zestawy blaszek fototrawionych czy żywicznych, czy lepszej jakości detali uzbrojenia i wyposażenia, znają ich prawdziwe mrowie, głównie chińskich producentów. Sama AOSHIMA oferuje dodatkowe blaszki fototrawione do własnych modeli, ale są one bardzo skromne.

**Grzegorz Nowak**

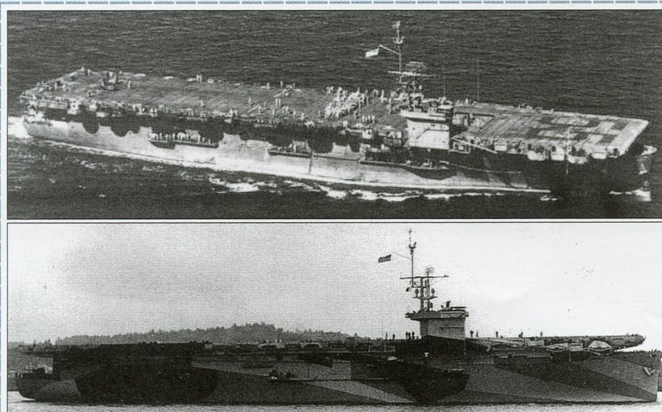


Kartonowy model ciężkiego krążownika *"Takao"* w skali 1:200 wykonany z modelu wyd. DOM BUMAGI przez Andrzeja Zemłę.

fot. Sylwester Grabarczyk

# Amerykańskie lotniskowce typu "Casablanka"

*malowania cz. 1*



## USS „Casablanca" CVE-55

Pierwszy lotniskowiec eskortowy długiej serii 50 okrętów zbudowanych dla US Navy. Okręt zamówiony w stoczni Kaiser Shipbulding Company w Vancouver i zwodowany 8 lipca 1943 r. Wszedł on w skład Floty Pacyfiku. Przez całą swoja służbę lotniskowiec pełnił funkcję okrętu szkolno-transportowego. Przewoził wojsko, uzbrojenie i zaopatrzenie z zachodniego wybrzeża USA na Hawaje, a później na Saipan, Guam i inne wyspy Pacyfiku. Po zakończeniu wojny przewoził zdemilitaryzowanych żołnierzy do Stanów Zjednoczonych. Wycofany do rezerwy 10 czerwca 1946 r. i sprzedany na złom 23 kwietnia 1947 r.

# USS „Casablanca” CVE-55

rys. Sławomir Zajączkowski

***USS “Casablanca” CVE-55* w jednobarwnym jasnoszarym malowaniu zaraz po wejściu do służby w 1943 roku.**

# USS „Casablanca" CVE-55

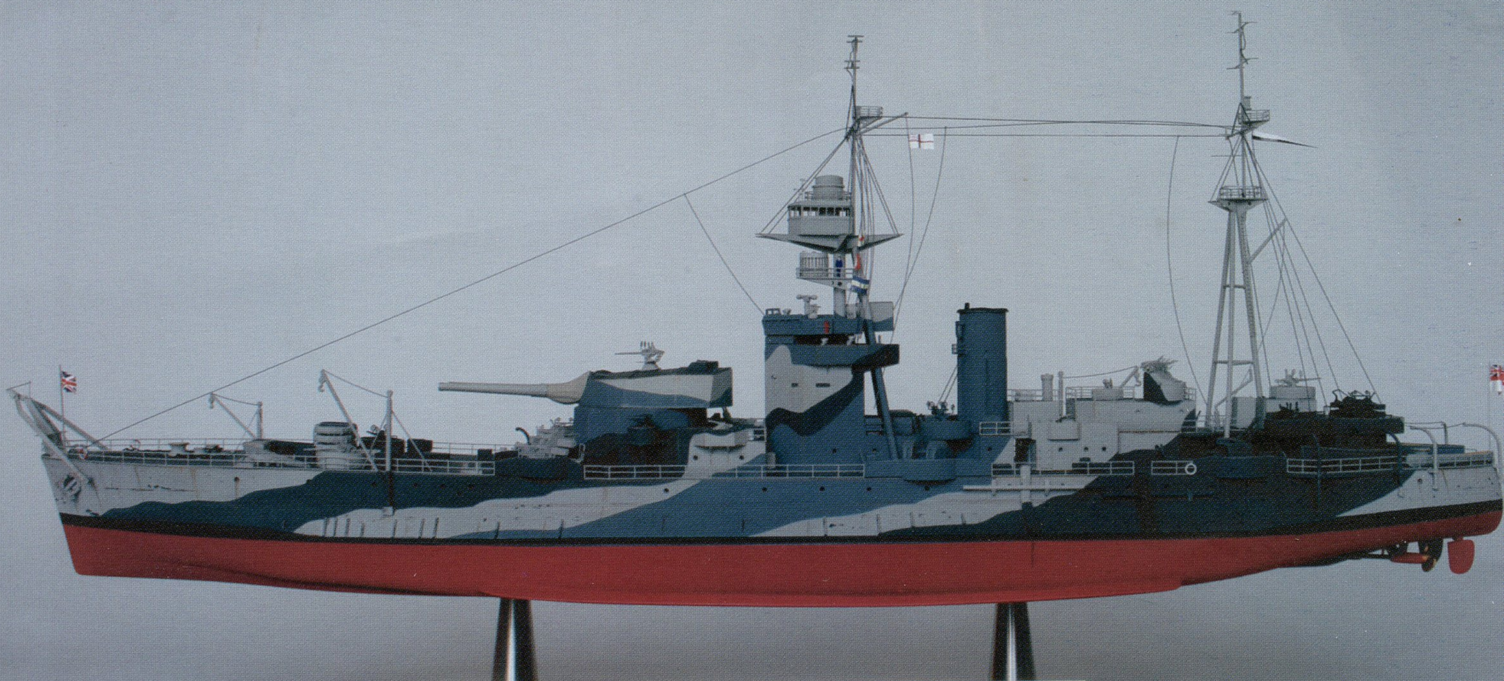
rys. Sławomir Zajączkowski

***USS "Casablanca" CVE-55*** **w kamuflażu geometrycznym trójbarwnym, charakterystycznym dla drugiej połowy 1944 roku na Pacyfiku.**

# USS „Casablanca” CVE-55

rys. Sławomir Zajączkowski

***USS “Casablanca” CVE-55* z końcowego okrsu wojny w 1945 roku,**
**w typowym malowaniu dla wszystkich okrętów wojennych USA w tym okresie.**




Monitor *HMS "Roberts"* został zbudowany przez stocznię John Brown & Company w Clydebank. Położenie stępki 30 kwietnia 1940 r., wodowanie 1 kwietnia 1941 r., ukończenie budowy 27 października 1941 r. Po odbyciu prób zdawczo-odbiorczych okręt został skierowany do służby na Morzu Śródziemnym. Swoją ciężką artylerią zapewniał wsparcie ogniowe podczas operacji „TORCH" - lądowania Aliantów w Afryce Północnej. Wówczas to okręt został uszkodzony przez samoloty Luftwaffe (trafienie dwiema 500 kg bombami). Uszkodzony monitor wpłynął do Gibraltaru, a następnie po prowizorycznych naprawach udał się na remont do Liverpoolu. Ponownie w służbie w 1943 roku i udział w operacjach „HUSKY" (inwazja na Sycylię) i „AVALANCHE" (lądowanie Aliantów koło Salerno). W czerwcu 1944 roku uczestniczy w lądowaniu w Normandii oraz walkach o Walcheren. Po wojnie wynajęty jako hulk w Devonport, gdzie służył w Royal Navy do roku 1965. Złomowany w tym samym roku w Inverkeithing. Do dziś przed Imperial War Museum w Londynie możemy oglądać jedno działo kal. 381 mm z *HMS "Robertsa"*.

Model przedstawia wygląd okrętu z pierwszej połowy 1945 roku, z nowymi armatami kal. 40 mm Boforsa, które zastąpiły pojedyncze Oerlikony. Monitor posiada jeszcze kamuflaż z roku 1944., wkrótce otrzyma nowy: jasnoszary i biały. Okręty w skali 1:350 buduję od dwóch lat, w kręgu moich zainteresowań są głównie okręty biorące udział w zmaganiach na Pacyfiku. Na swoją kolej czekają m. in. *"Akagi"* i *"Kirishima"*. Jednak kiedy TRUMPETER zaproponował w swojej ofercie tak ciekawy temat jak brytyjski monitor, nie mogłem oprzeć się pokusie. Tym bardziej, że w zestawie znajduje się praktycznie kompletna blacha fototrawiona, zawierająca wszystkie podstawowe elementy niezbędne do budowy poprawnej repliki. Oczywiście przed przystąpieniem do budowy zebrałem niezbędną dokumentację ikonograficzną, przejrzałem plany oraz zapoznałem się z historią okrętu.










Sklejenie elementów plastikowych nie sprawia większej trudności, jednak zachowanie prawidłowej geometrii masztu głównego, podstawy stanowiska obserwacyjnego, które składa się z kilkunastu pojedynczych elementów fototrawionych i budowa tylnego masztu wymaga już większych umiejętności i uwagi. Dodatkowym utrudnieniem jest to, iż blaszka jest bardzo delikatna. Poszczególne elementy przy wycinaniu łatwo uszkodzić, szczególnie należy uważać na radary. Swojego *"Robertsa"* wykonałem praktycznie prosto z pudełka, tradycyjnie wymieniłem plastikowe lufy artylerii głównej kal. 381mm oraz p-lot kal. 102 i 40 mm na metalowe firmy MASTER-MODELS. Maszty i reje częściowo wymieniłem na metalowe, bo te plastikowe przy wykonywaniu olinowania (tutaj wykorzystałem żyłkę wędkarską 0,14 mm) wyginają się i nie ma mowy o prawidłowym naciągnięciu żyłki na poszczególne elementy. Olinowanie i wcześniej pomalowane relingi burtowe przykleiłem na końcu.

Do budowy modelu używałem kleju cyjanoakrylowego oraz TAMIYA z pędzelkiem. Model budowałem około dwa miesiące, średnio po godzinę dziennie. Nie ukrywam, iż dzięki oryginalnej sylwetce jednostki była to bardzo przyjemna praca.

Swoje modele maluję olejnymi emaliami HUMBROLA, oczywiście z zachowaniem zasad BHP: maska, przewiewne pomieszczenie. Pierwszy etap to malowanie kadłuba. Kolejne kolory kamuflażu nanosiłem po kolei. Do maskowania stosowałem szeroką taśmę TAMIYI, na którą nanosiłem siatkę poszczególnych plam kamuflażu. Tak powstałe szablony wycinałem i naklejałem na kadłub, a następnie malowałem aerografem poszczególne kolory kamuflażu. Trójkolorowy kamuflaż trochę utrudnia pracę ale jednocześnie sprawia, iż model prezentuje się efektownie. Co ciekawe pewną trudność sprawiło mi prawidłowe pomalowanie linii wodnej. Mam na myśli jej prawidłowy przebieg na kadłubie - inaczej biegnie na dziobie, bąblach przeciwtorpedowych i na rufie. Część modelarzy maluje linię na obwodzie bąbli, jednak analiza zdjęć archiwalnych pokazuje, iż ma ona przebiegać na górnej części bąbla. Tak też pomalowałem w swoim modelu. Nadbudówki, komin i wieża artylerii głównej również zostały pomalowane od szablonów. Każdy element był malowany osobno, a następnie przyklejany do kadłuba. Nadbudówki maluję z już z wcześniej przyklejonymi relingami. Natomiast burtowe relingi maluję na blaszce i pomalowane punktowo przy pomocy kleju cjanoakrylowego przyklejam do burt. Ślady eksploatacji (zacieki rdzy, obicia) wykonałem przy pomocy „suchego pędzla" oraz kredek w kolorze sepii. Na nadbudówkach zastosowałem już tylko kredki. Wszystkie wypukłe elementy przetarłem jaśniejszym kolorem, dzięki czemu model jest bardziej plastyczny.

Podsumowując, za stosunkowo niewielką cenę jak na skalę 1:350 ok. 180 zł, otrzymujemy model o bardzo oryginalnej sylwetce, który wykonany nawet prosto z pudełka sprawi satysfakcję niejednemu modelarzowi.

**tekst: Marek Filzek**
**foto: Marcin Wawrzynkowski**




Model brytyjskiego holownika *TID-27* w skali 1:25
zbudowany na podstawie planów modelarskich
z 8 nr. “MODELARSTWA OKRĘTOWEGO”
przez Damiana Wierzbickiego z Braniewa.

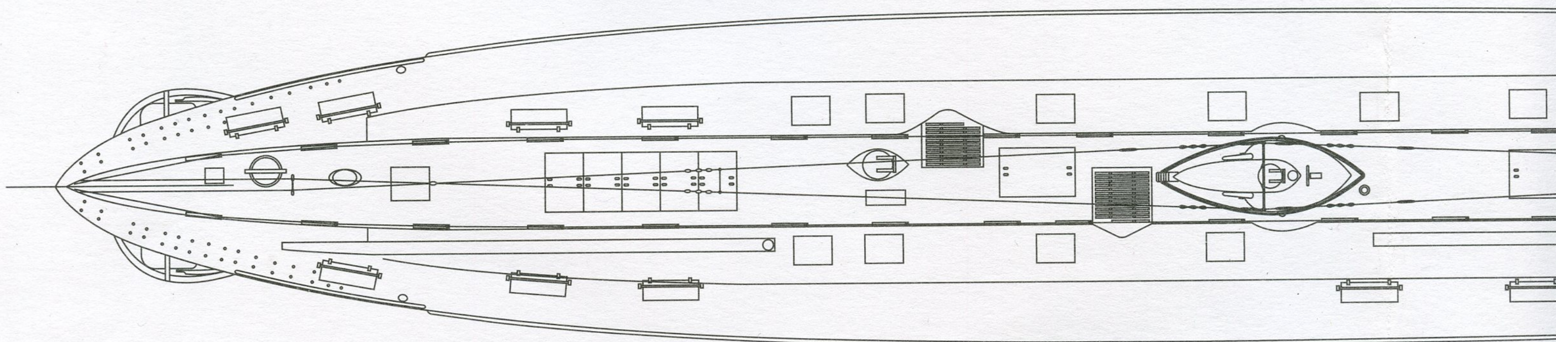
*fot. Sławomir Janis*

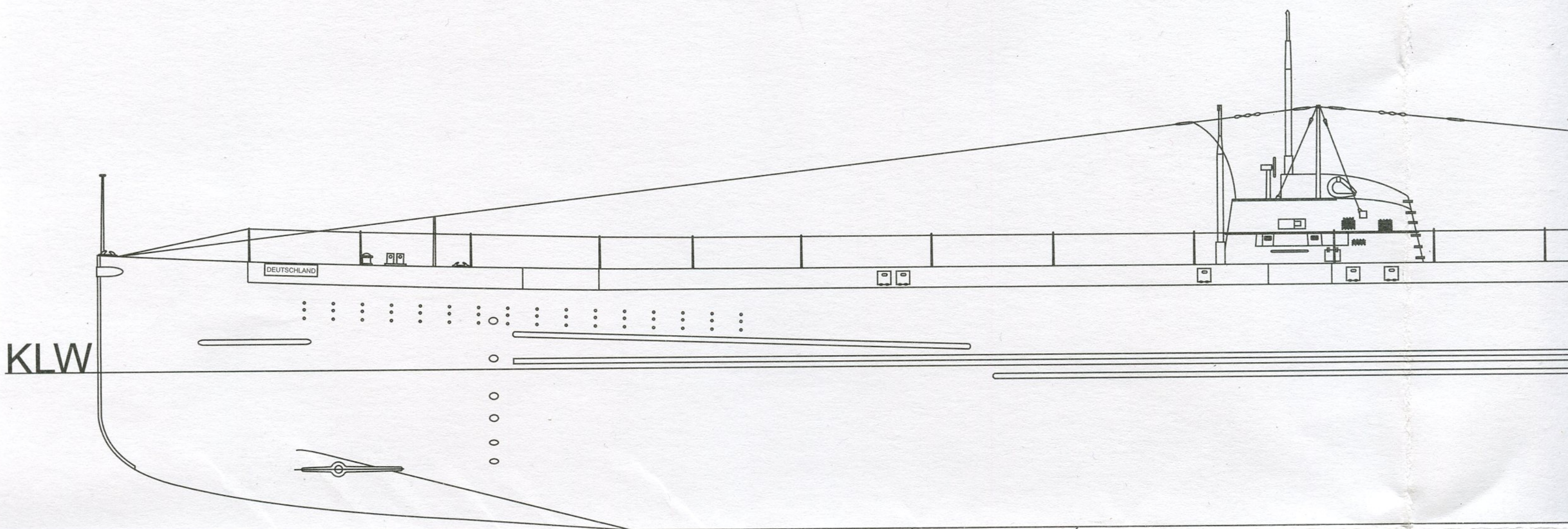
# „Deutschla

DEUTSCHLAND
BREMEN

DEUTSCHLAND
BREMEN

1 2 3 4 5 6



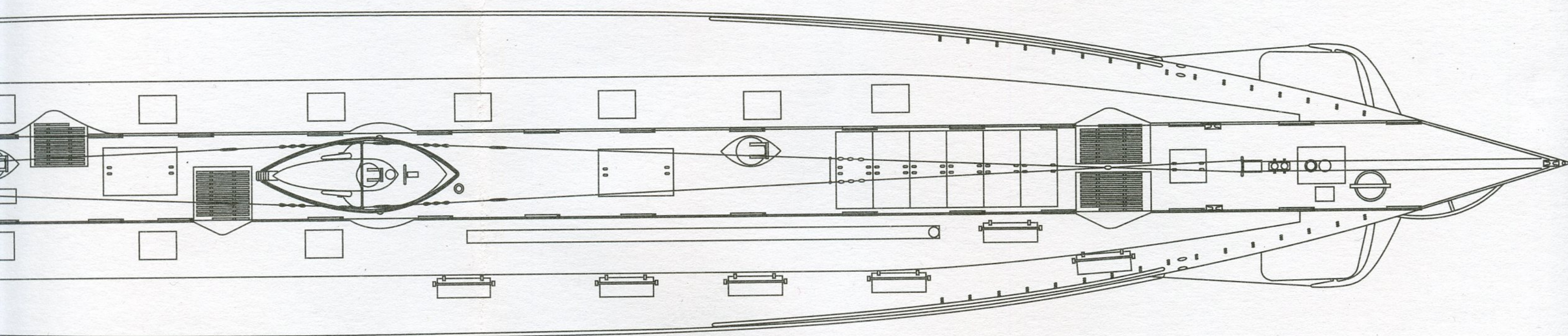


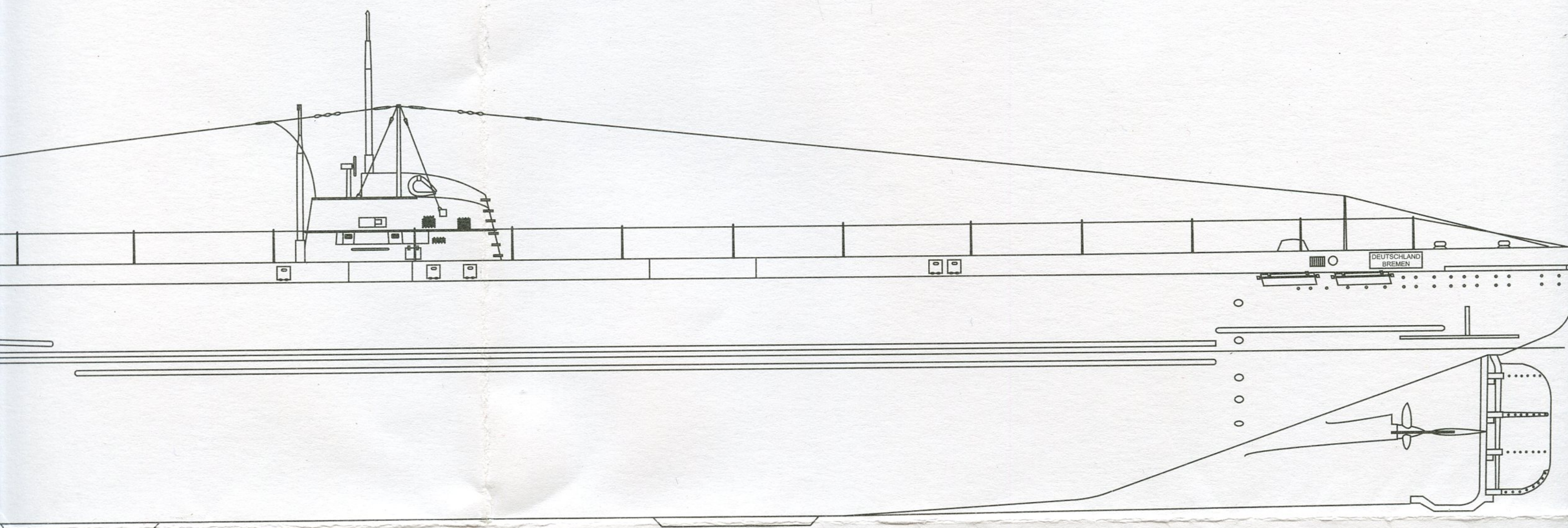
# „Deutschland"

DEUTSCHLAND

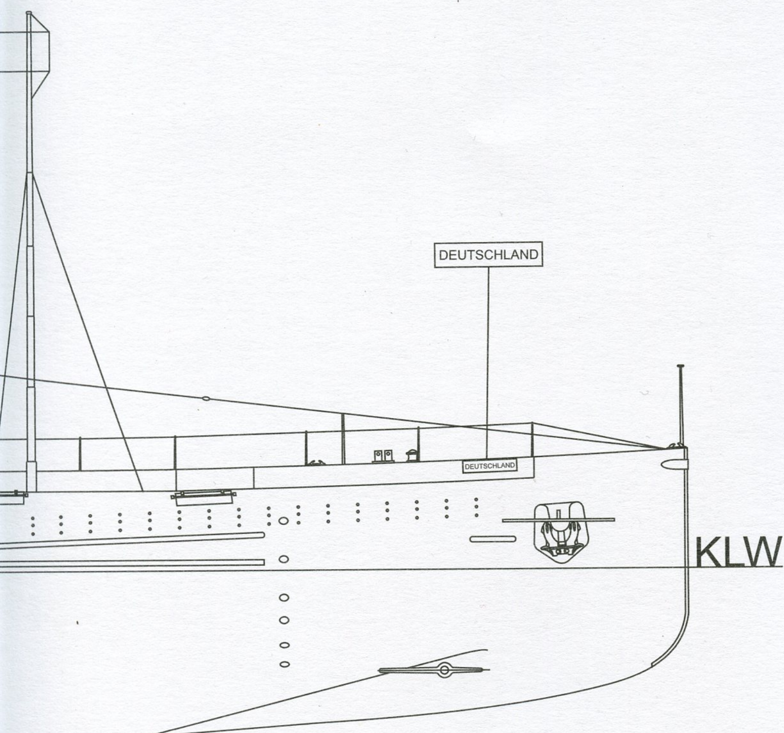
DEUTSCHLAND

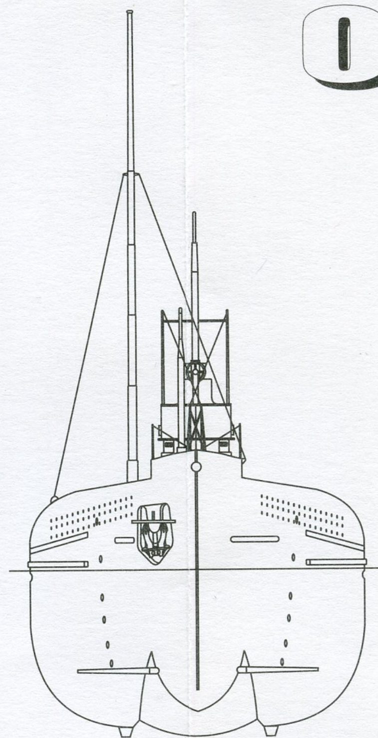
5 6 7 8 9 10 11

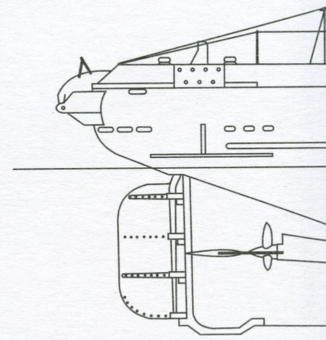


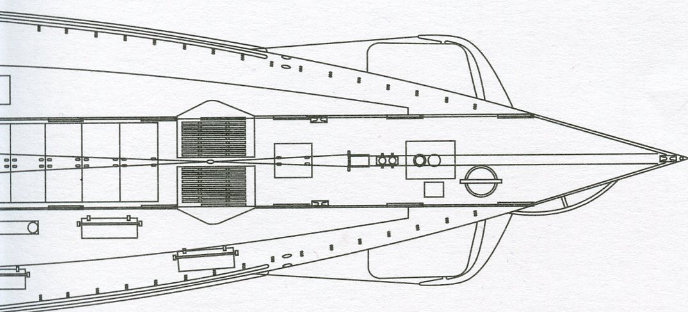


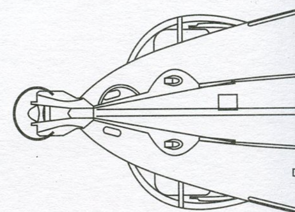
MODELAR
OKRĘTO
Nr 60 (5/201
www.modelarstwook

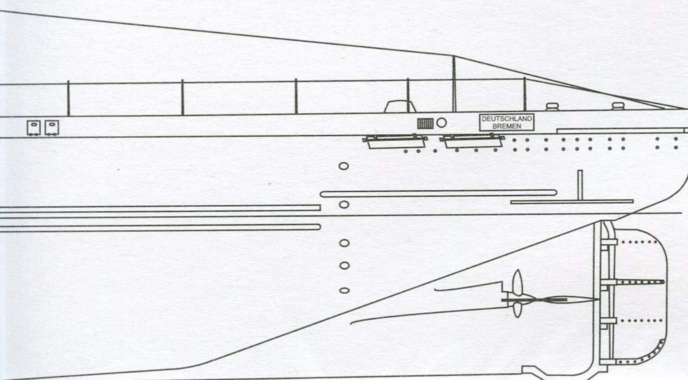


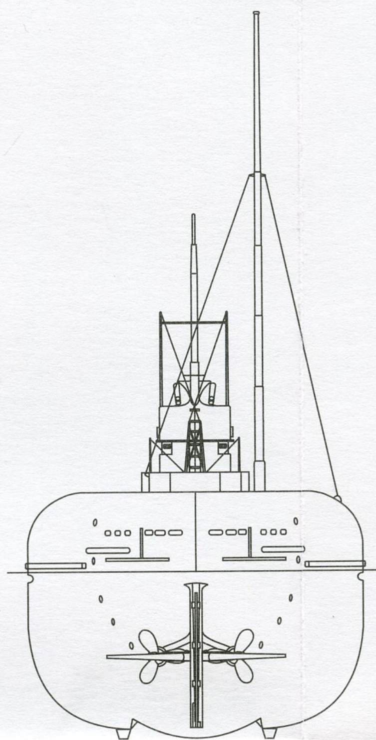


Widok z dziobu



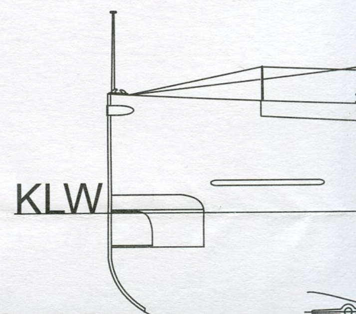









Widok z rufy



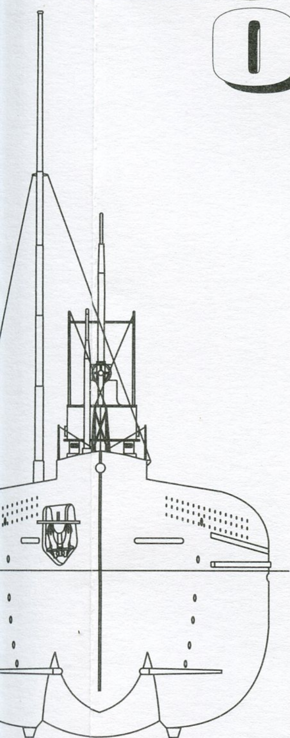


# MODELARSTWO OKRĘTOWE

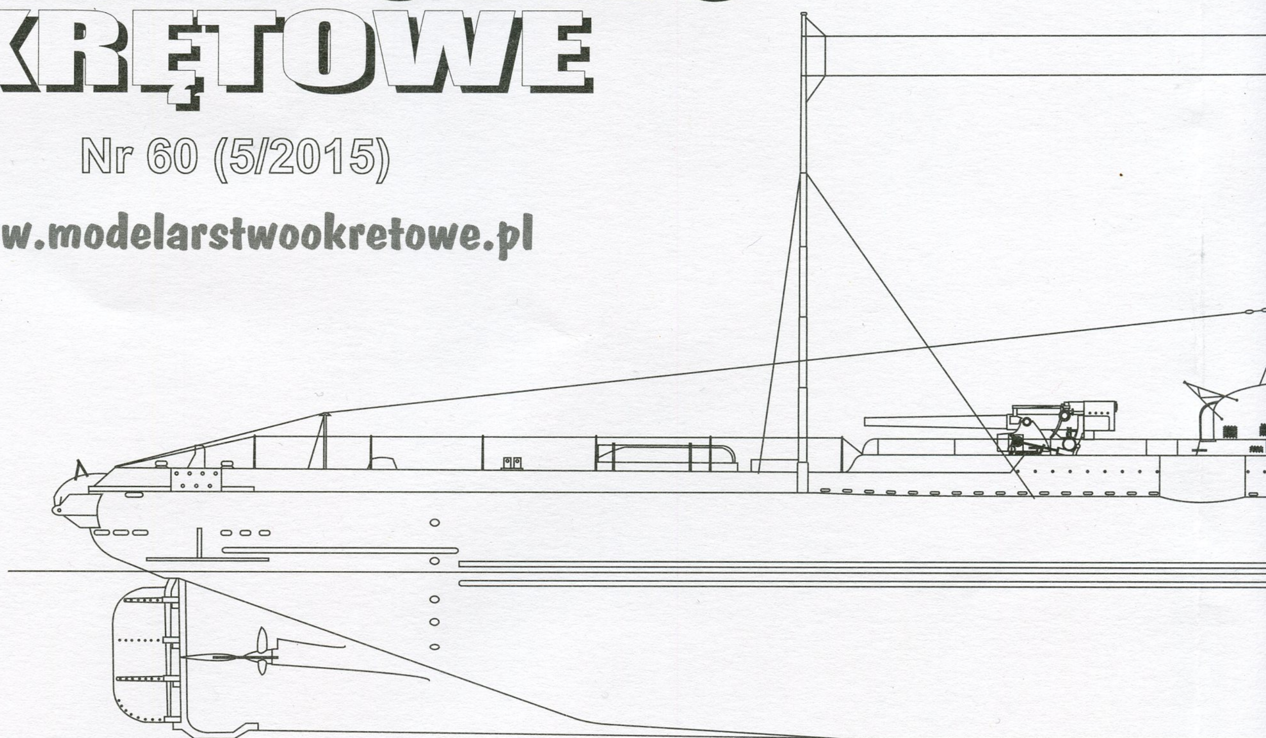
Nr 60 (5/2015)

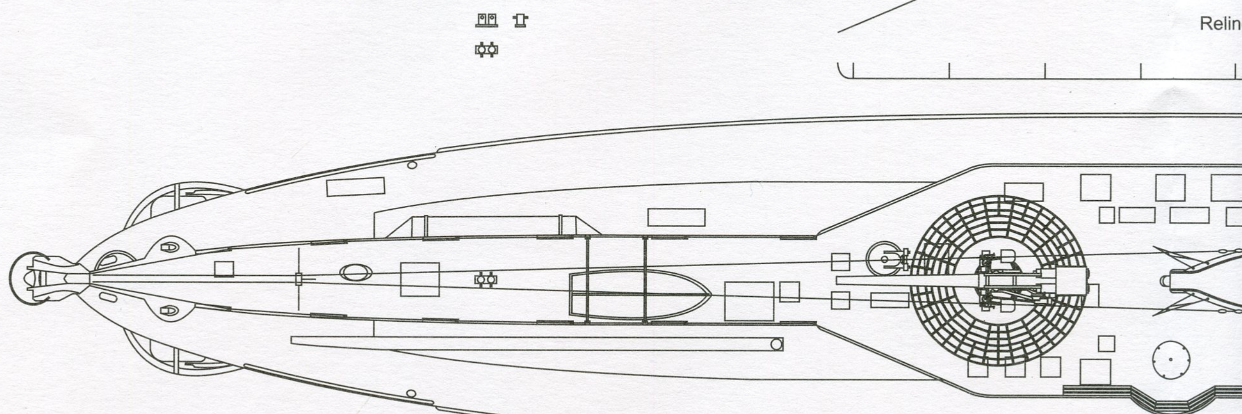
www.modelarstwookretowe.pl

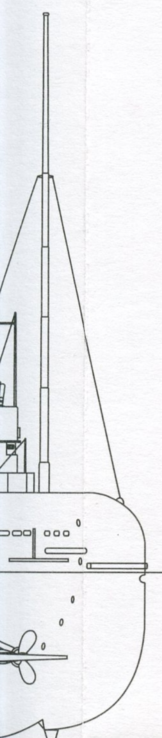
U



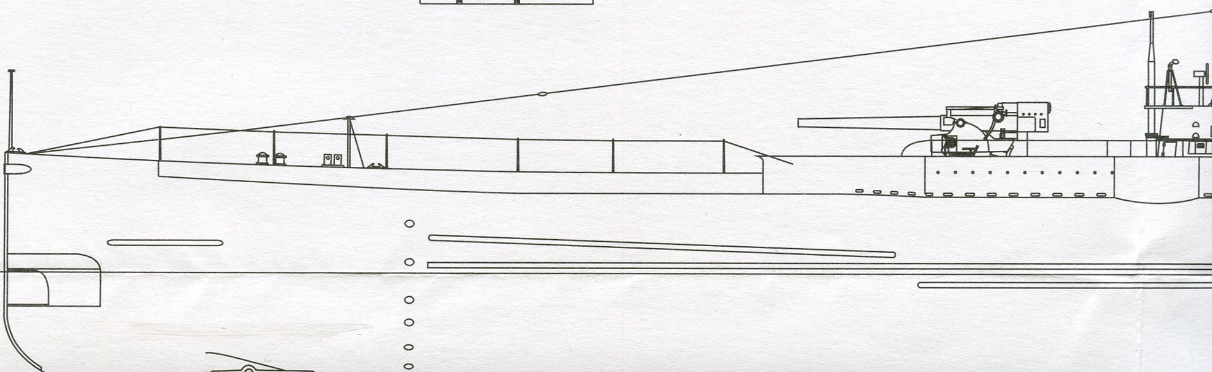
idok z dziobu



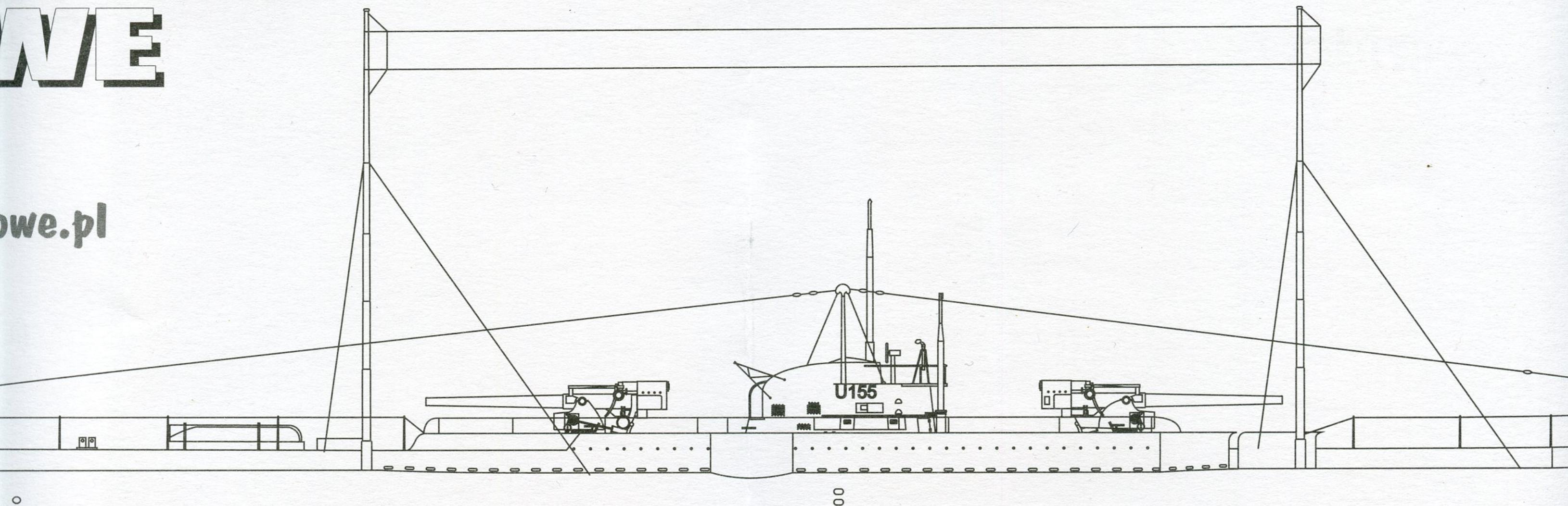
rufy

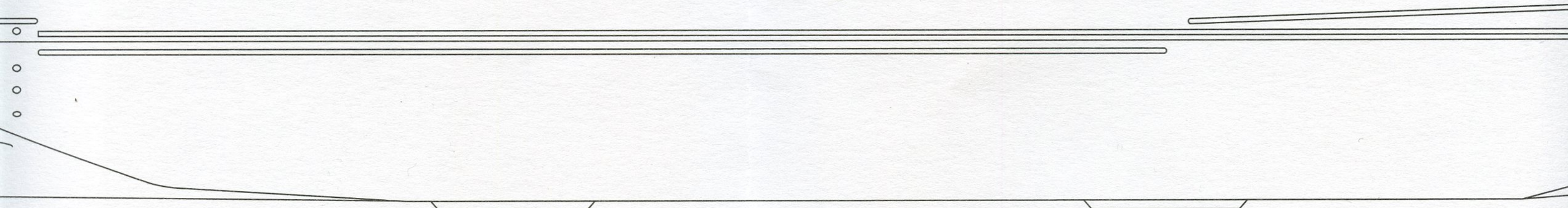


STWO
WE

# U-155

owe.pl

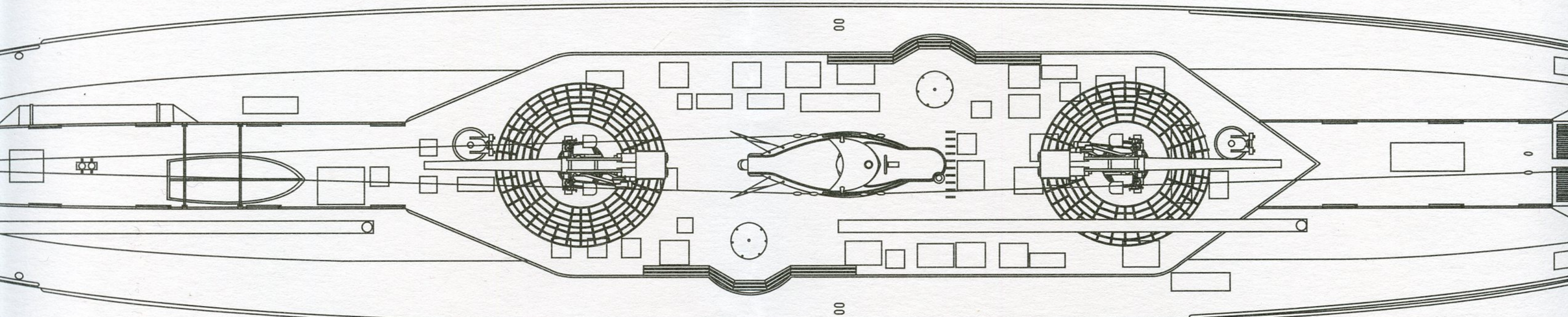


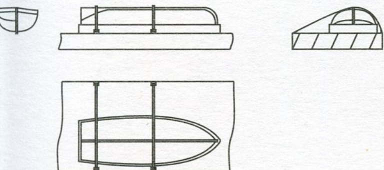
3 4 5 6 7 8

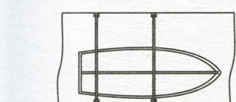


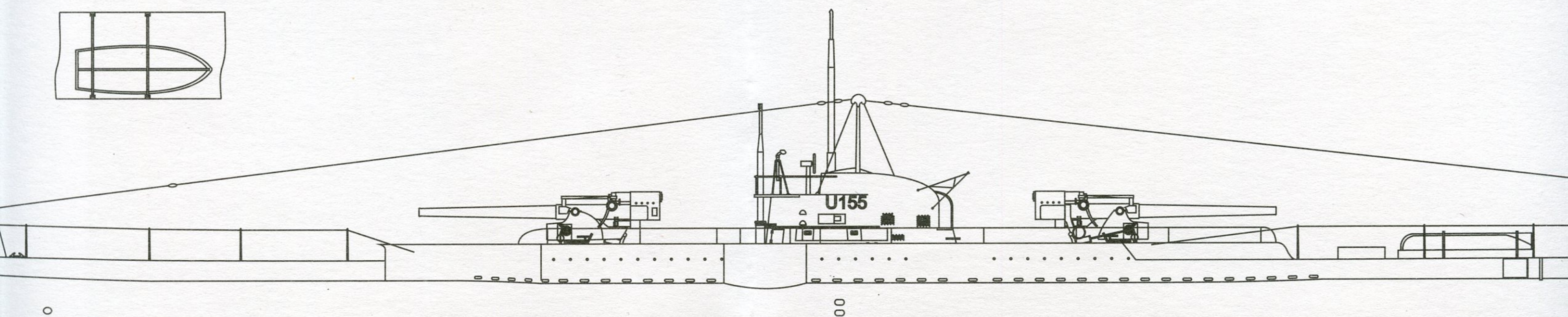
Reling lewa burta



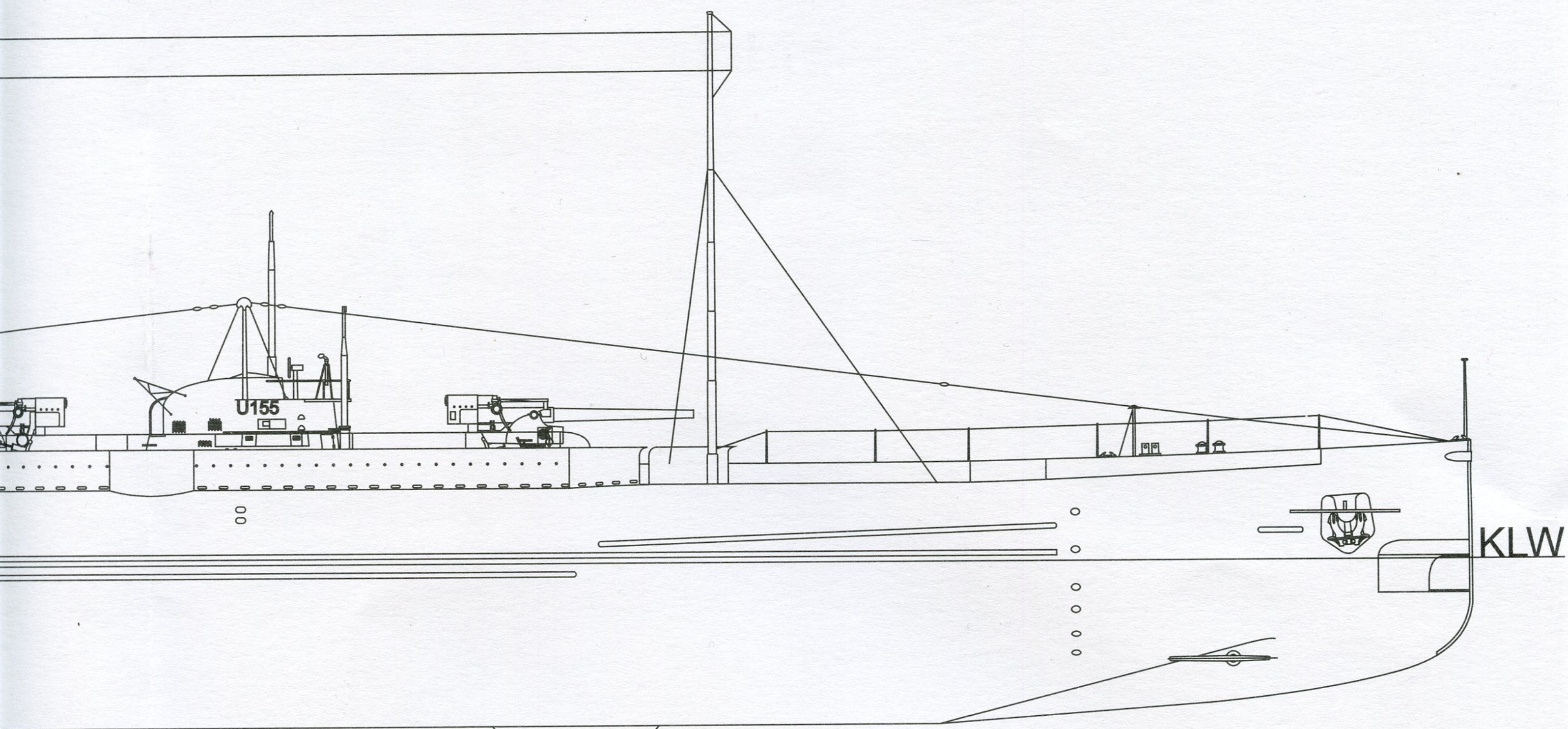
Reling prawa burta





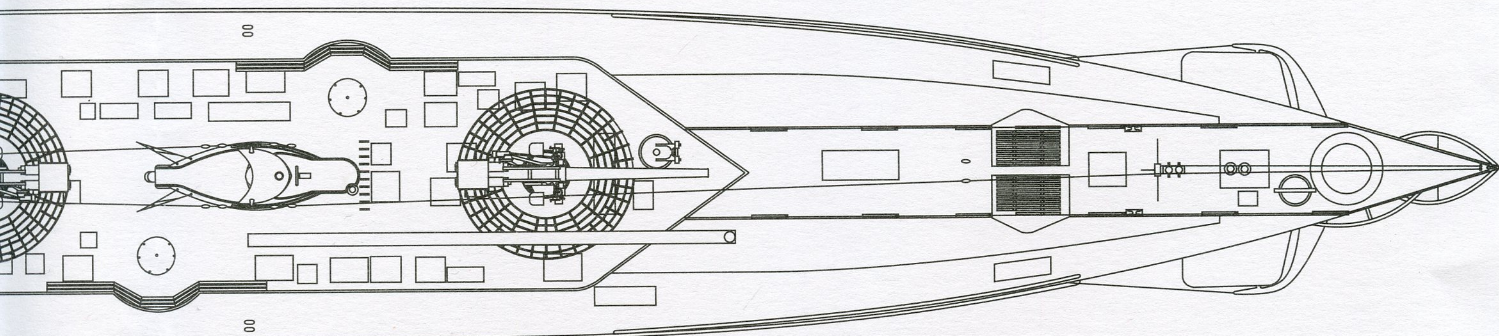


# U-155

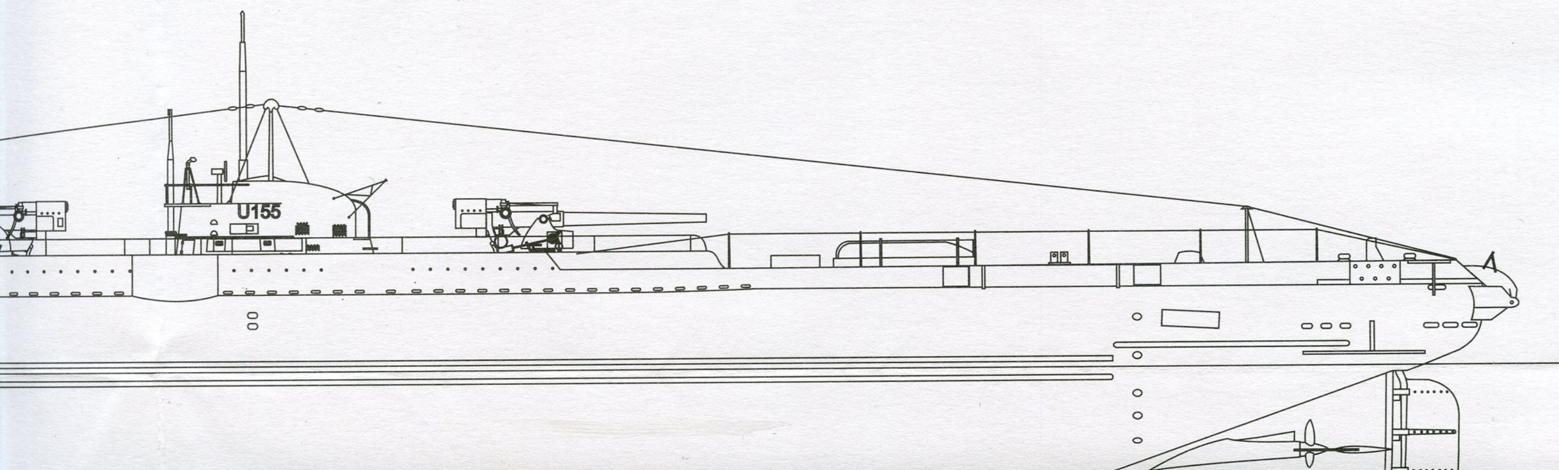



5 6 7 8 9 10 11

Reling lewa burta

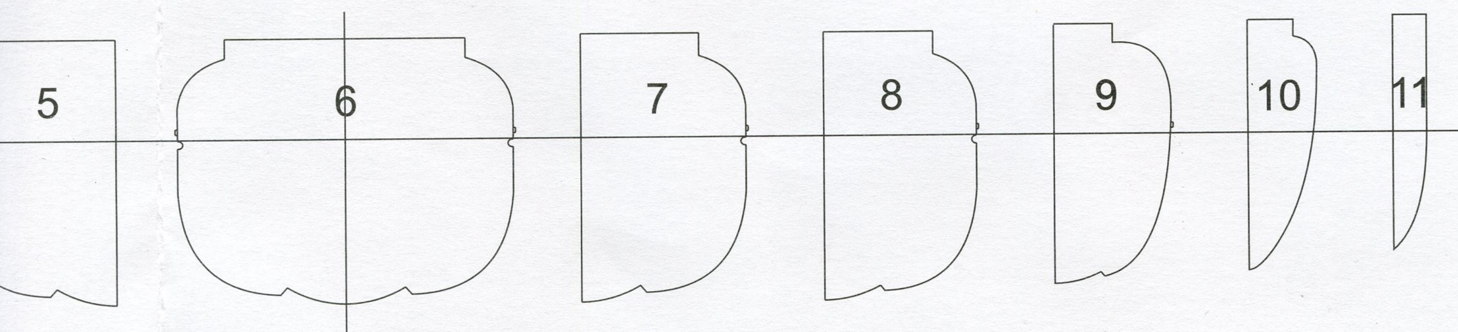


Reling prawa burta

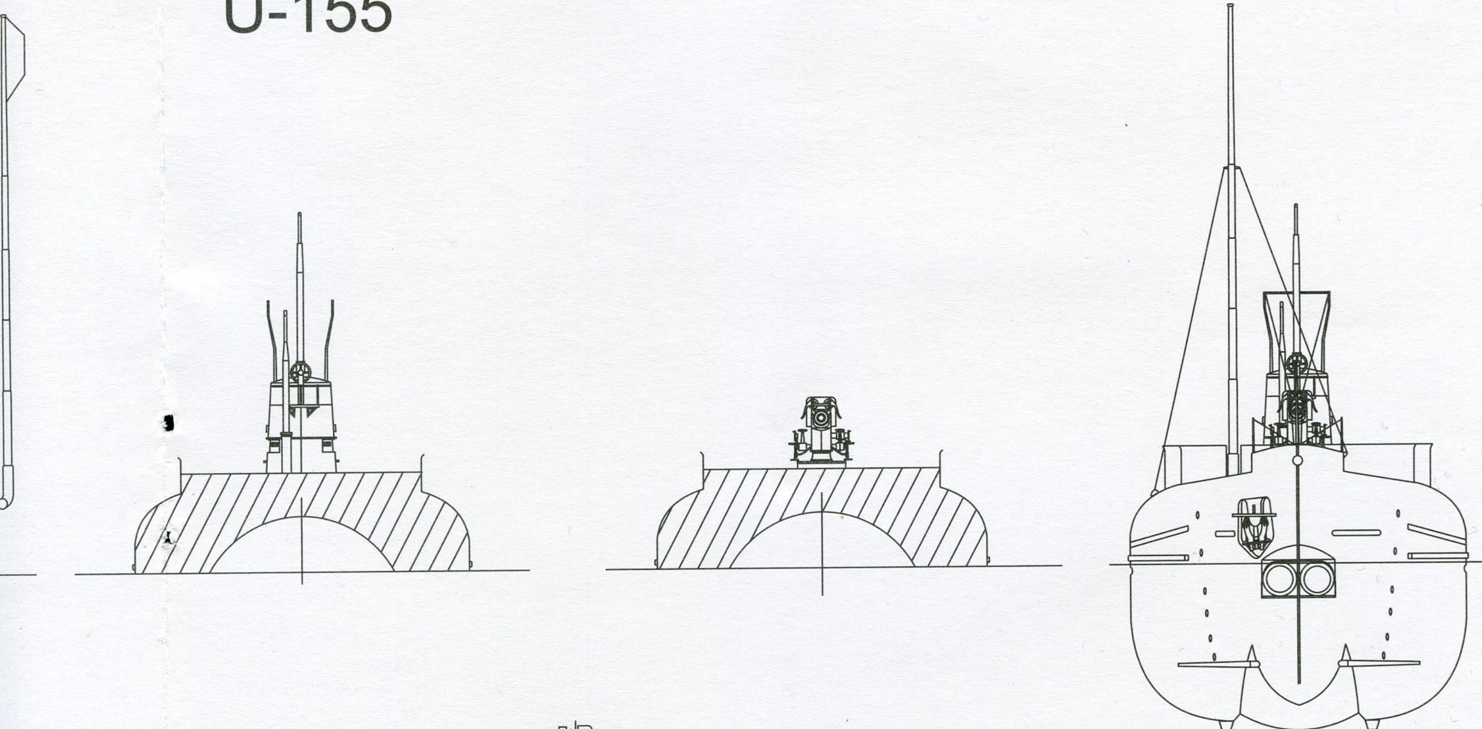


Reling prawa burta

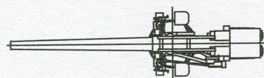
U155

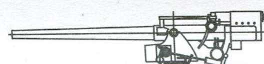



## U-155



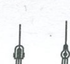
Widok z dziobu







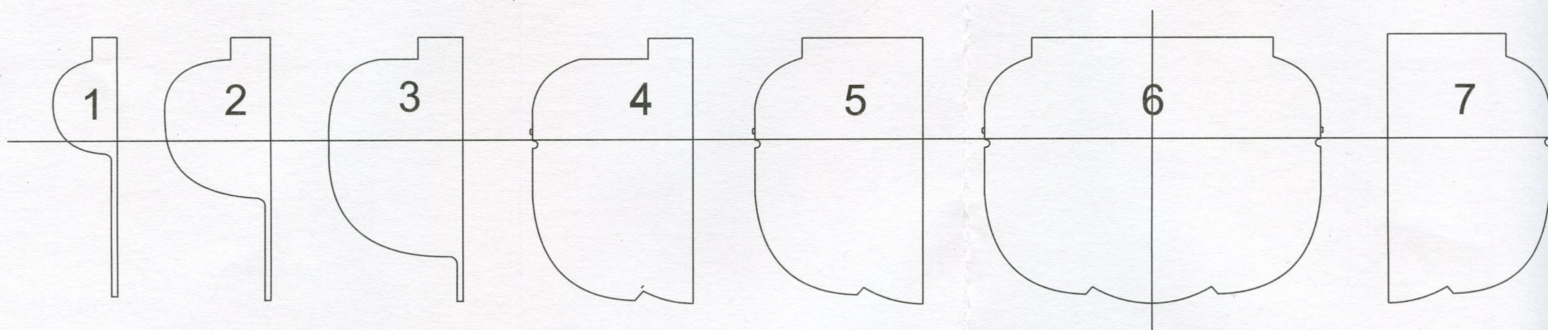




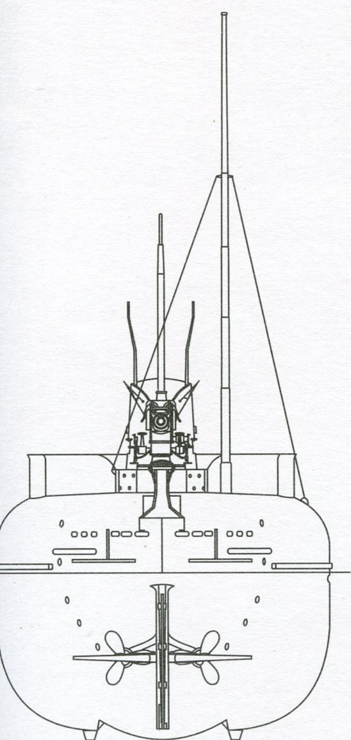


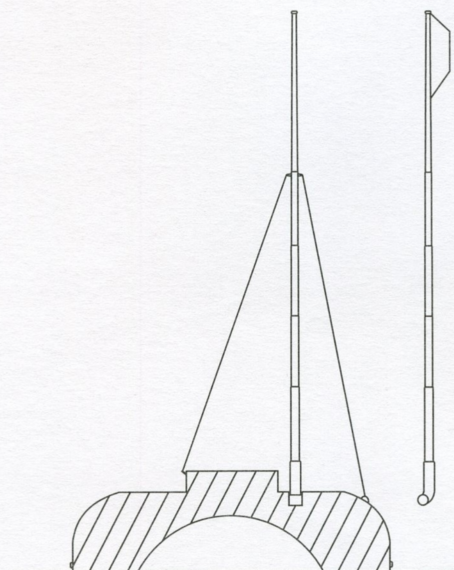
Reling prawa burta

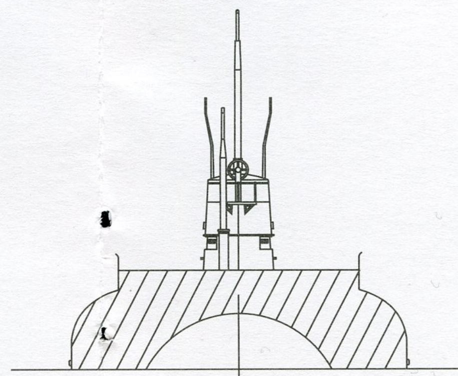
U155

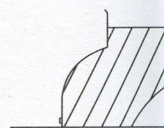



# U-155

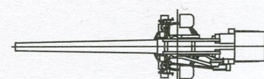




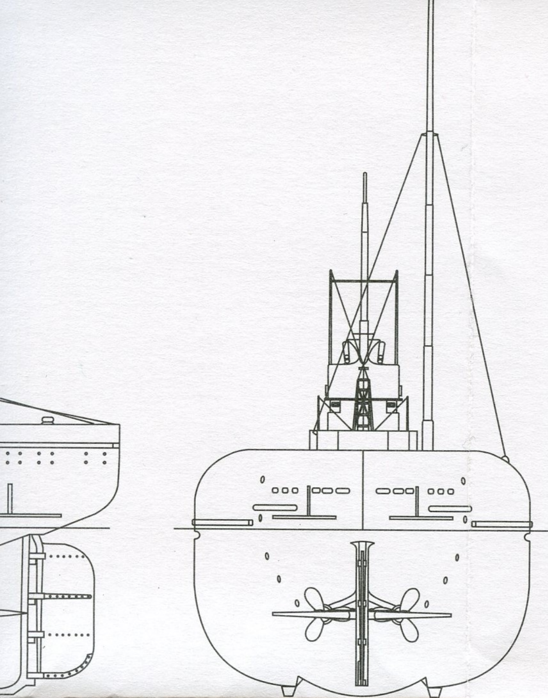




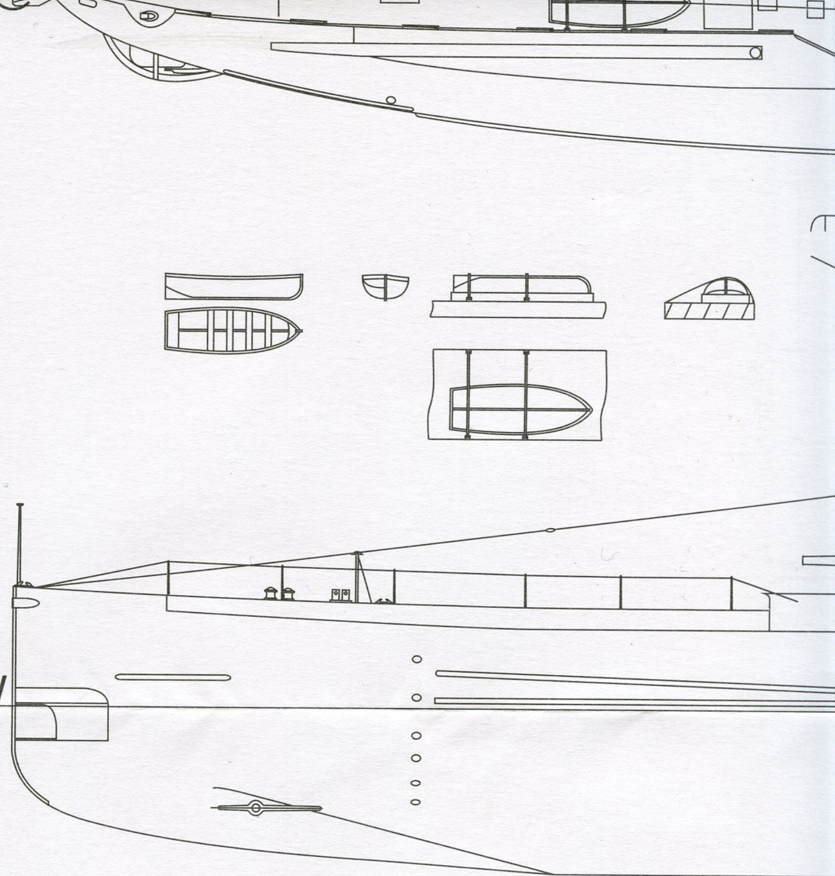
Widok z rufy

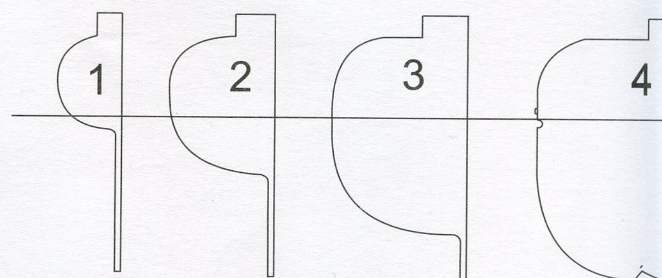


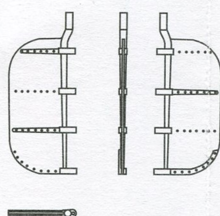


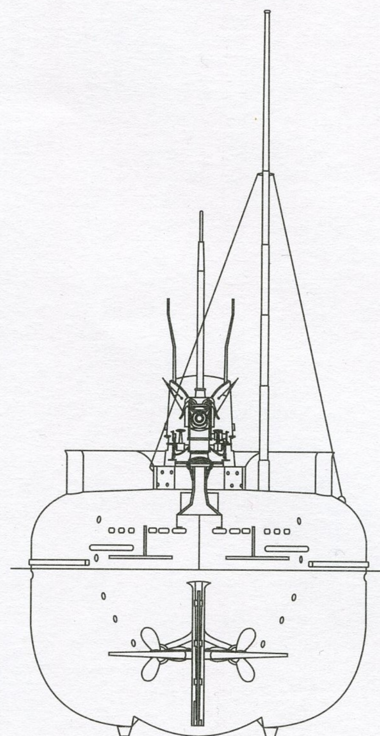


Widok z rufy

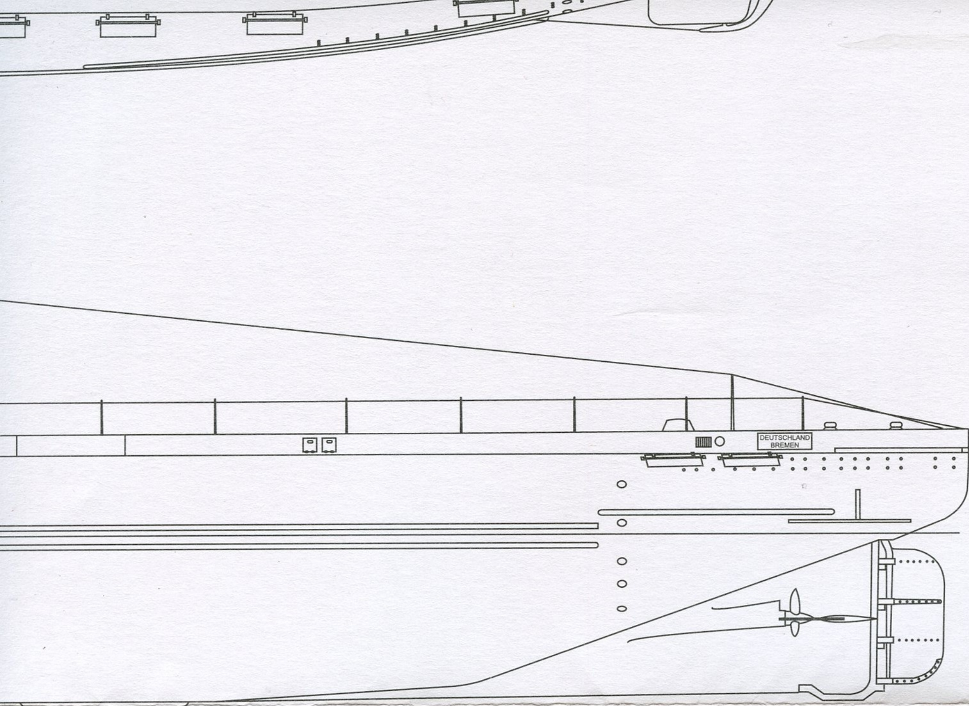


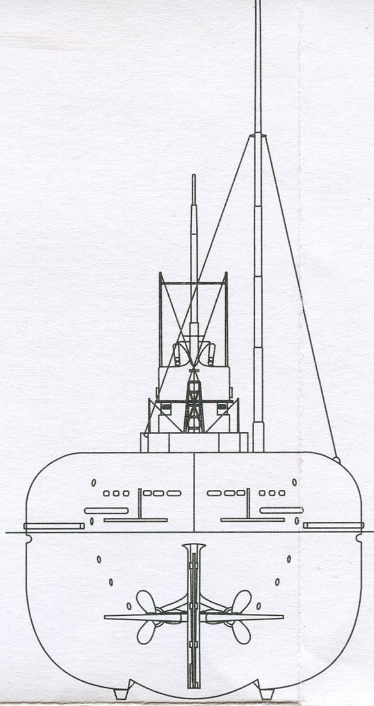





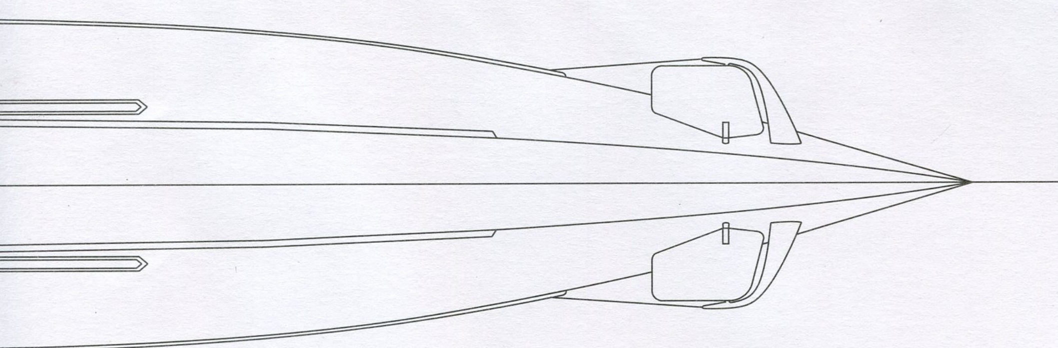
Widok z rufy

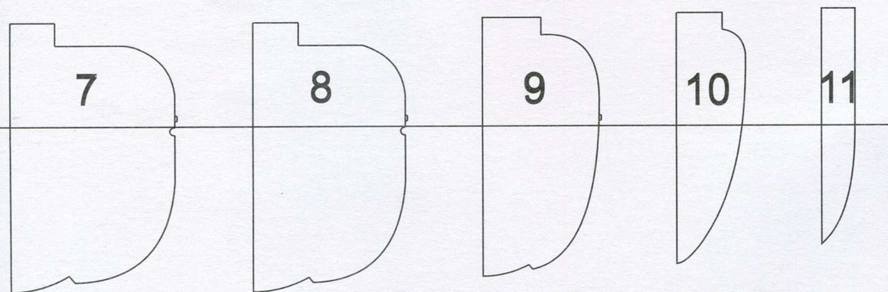


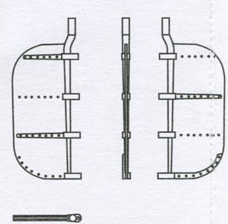



KLW

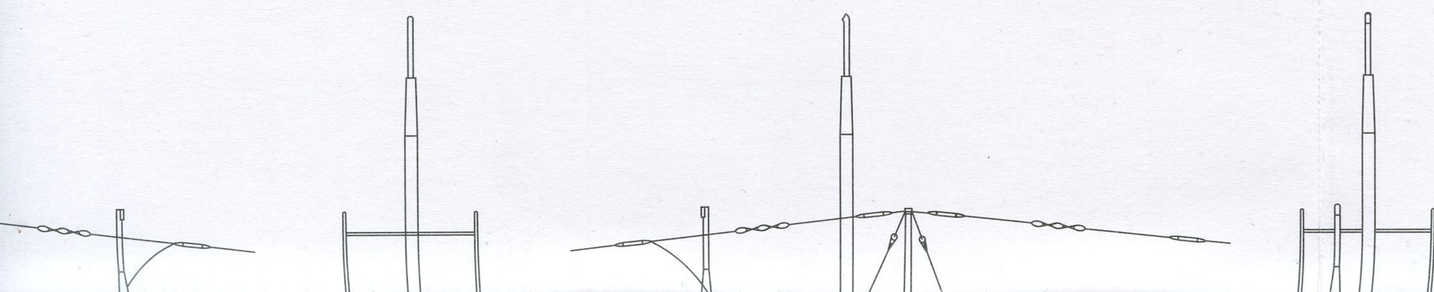
Widok z rufy

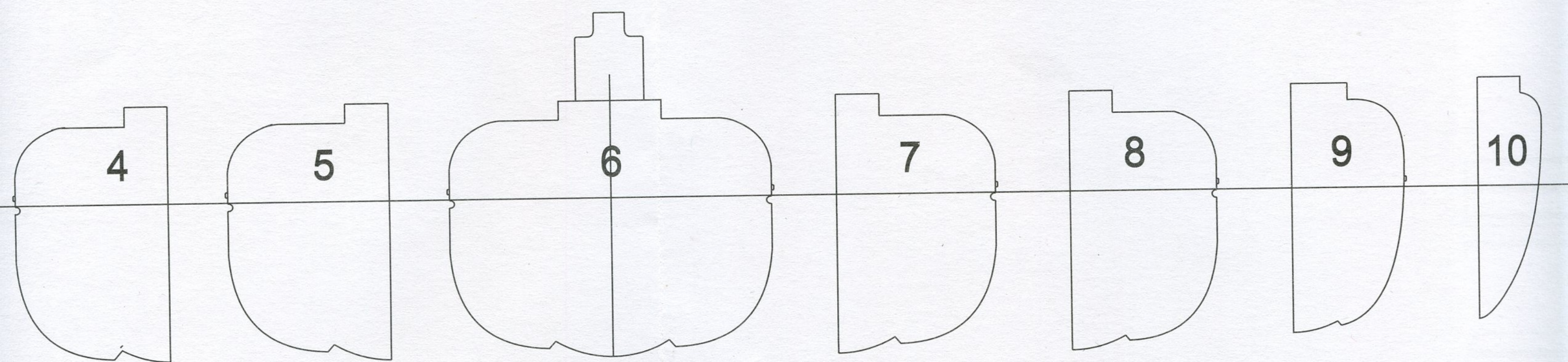




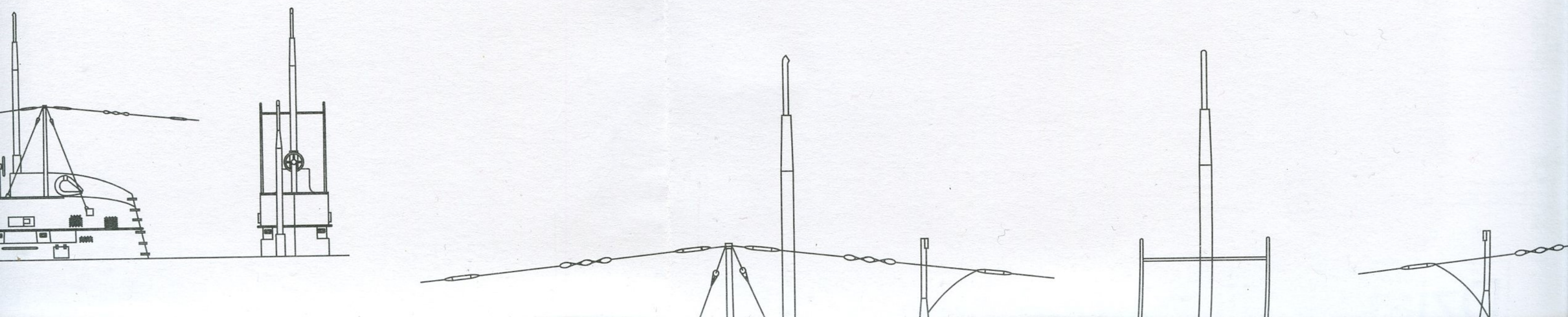



d



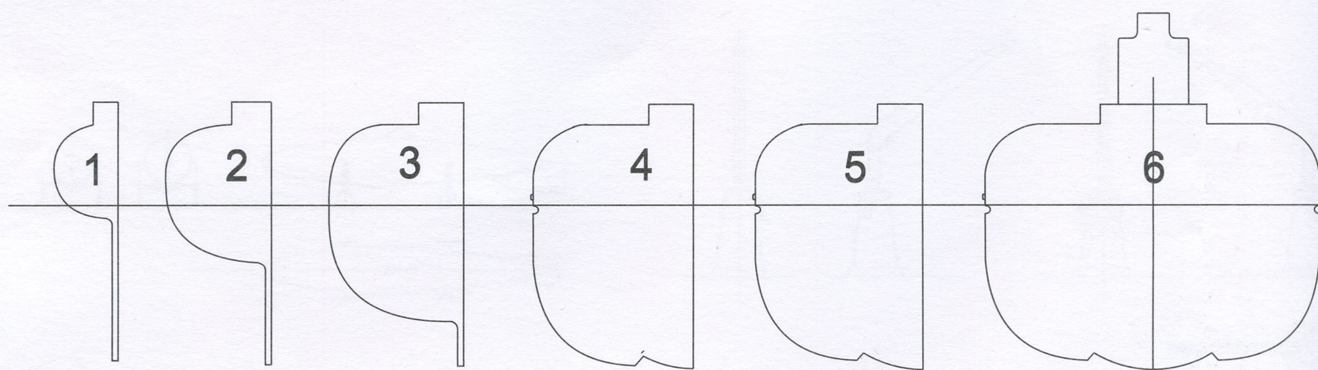



Deutschland

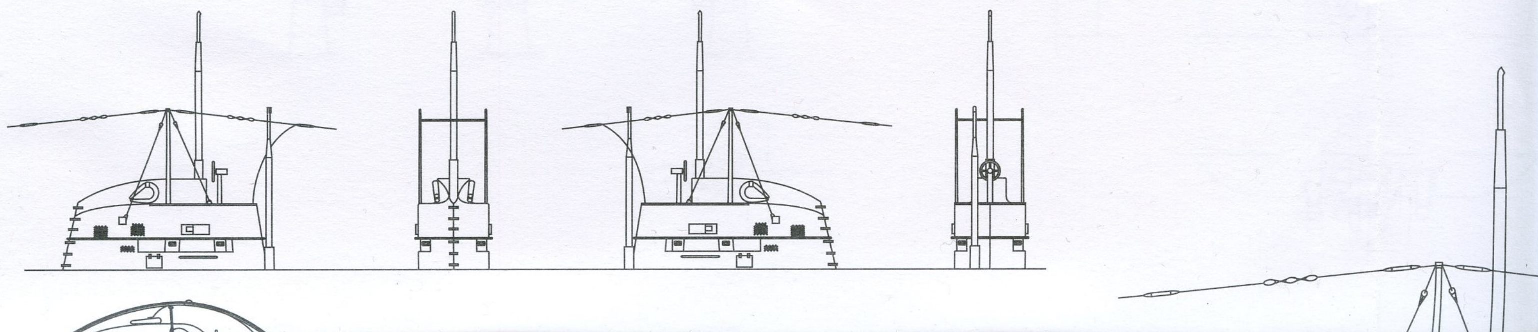


DEUTSCHLAND

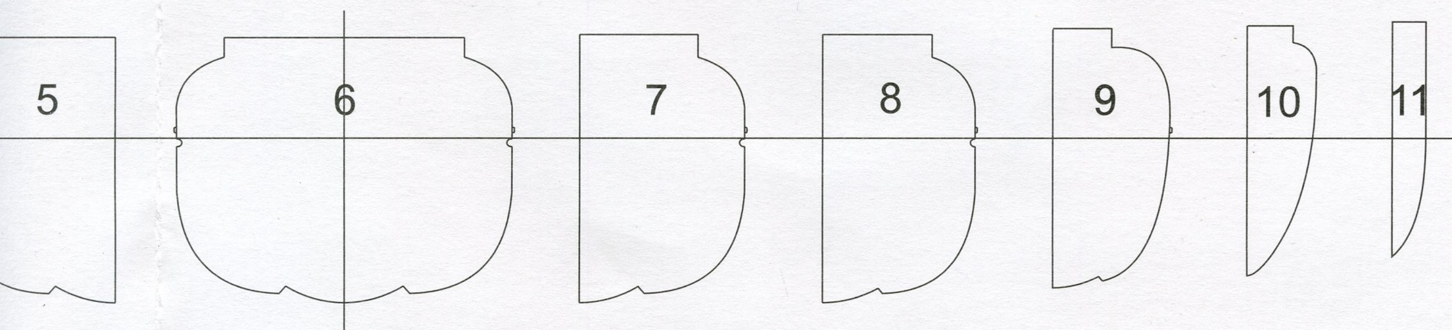
KLW



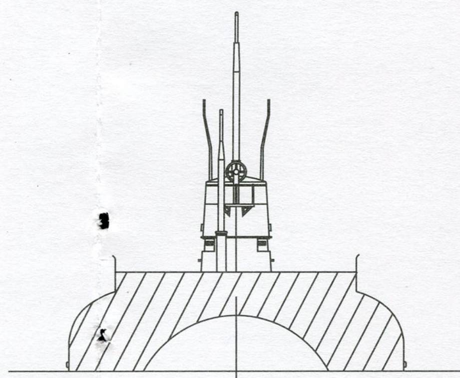

## Deutschland

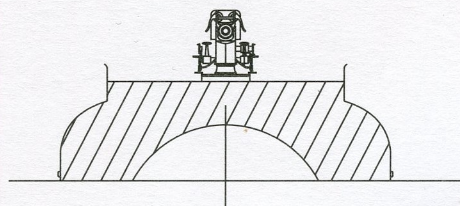


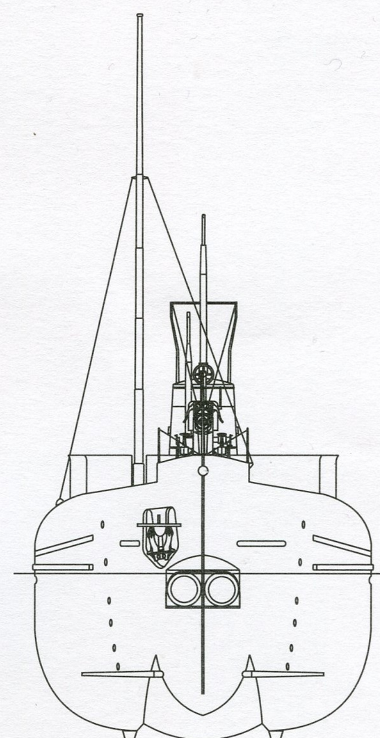




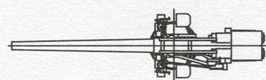

U-155

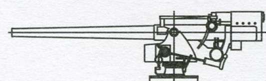


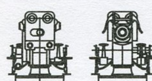


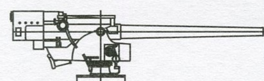


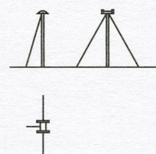
Widok z dziobu

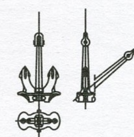


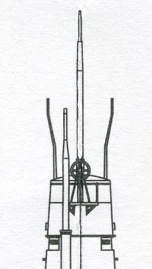




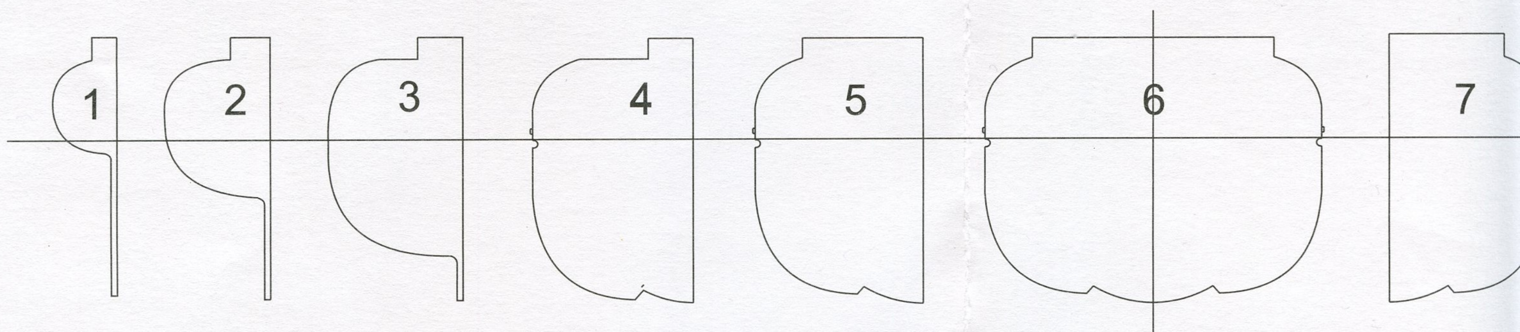




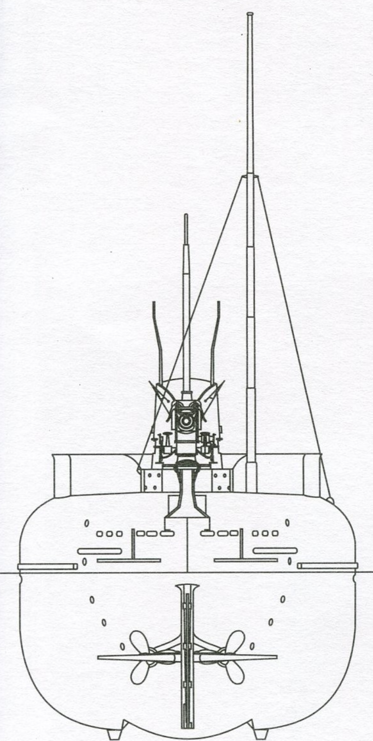




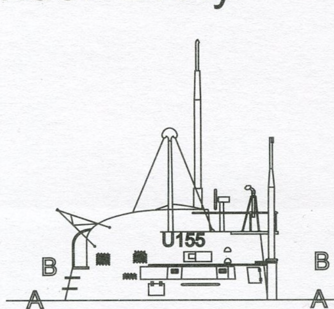
| **Deutschland U-155** | | | |
|---|---|---|---|
| Gdańsk 2015 r | Opracował Czesław Greszkiewicz | Skala 1:200 | |
| | | Arkusz 1 | |

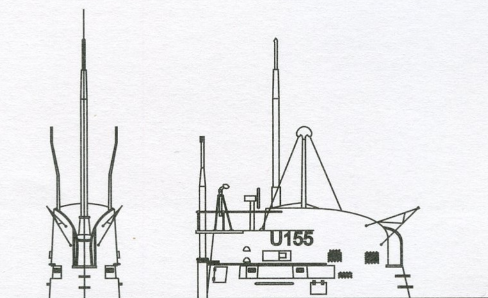


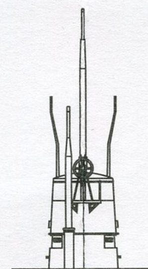

U-155

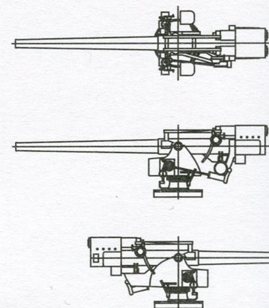


Widok z rufy



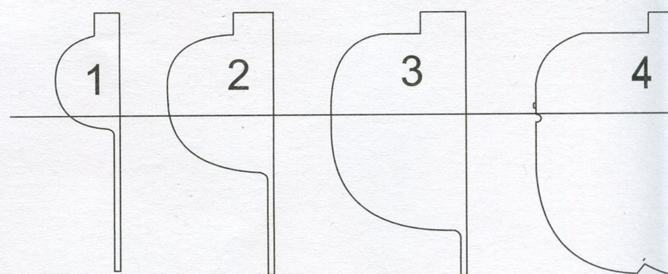


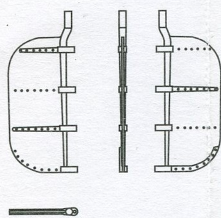
**Deuts**

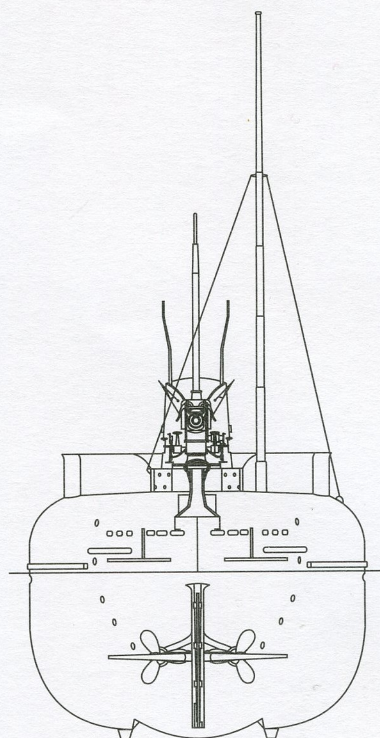
Gdańsk
2015 r

Widok z rufy

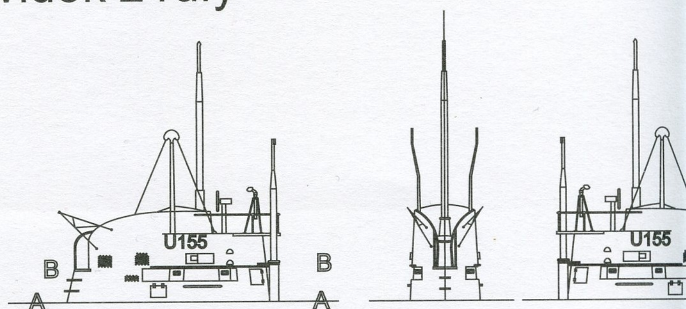
KLW

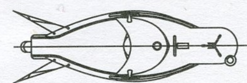




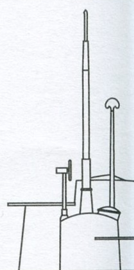
Widok z rufy

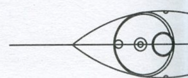






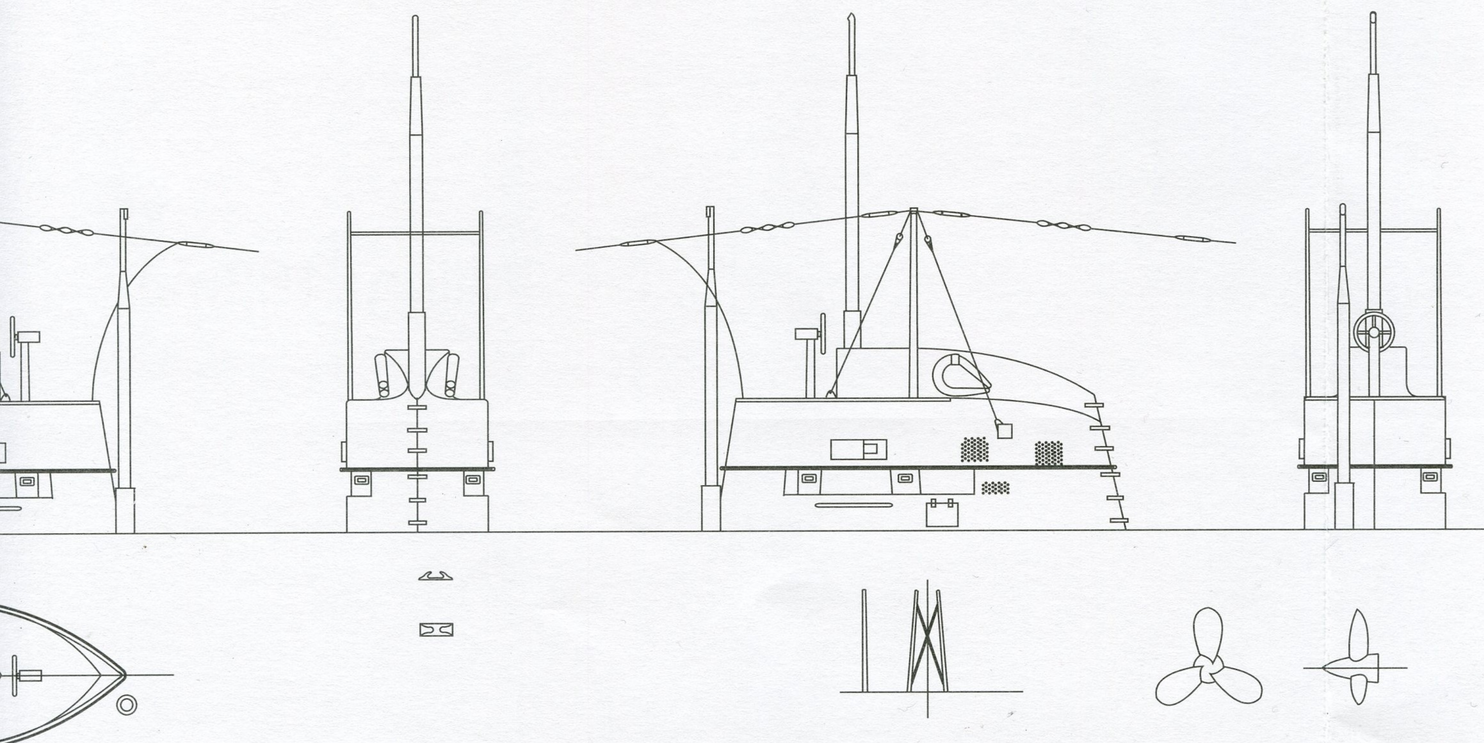


KLW

Widok z rufy

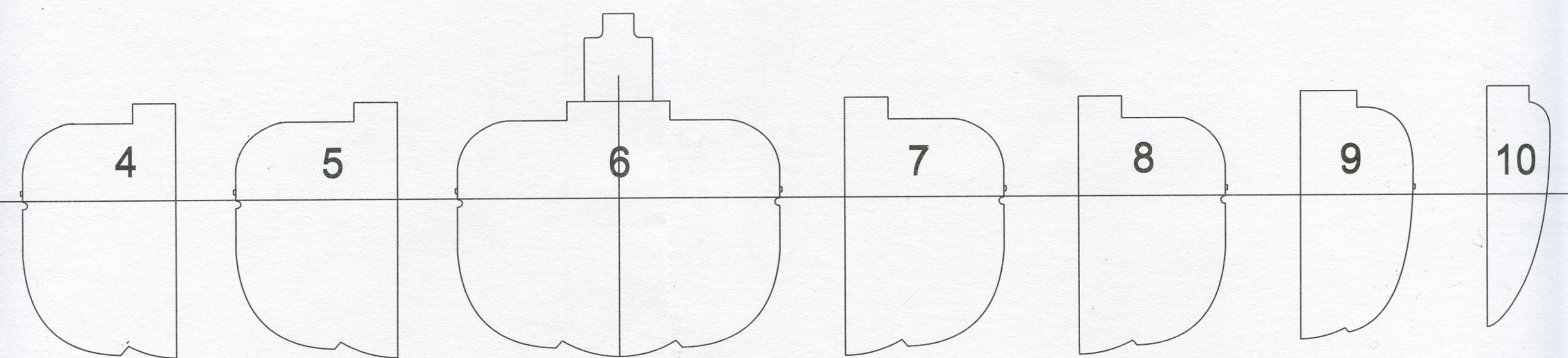
7 8 9 10 11

d



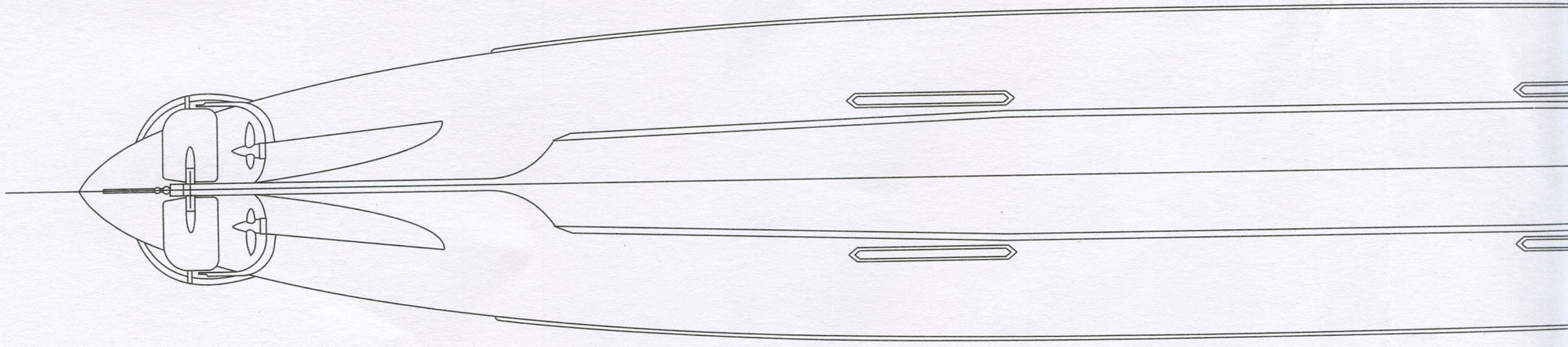
1:100

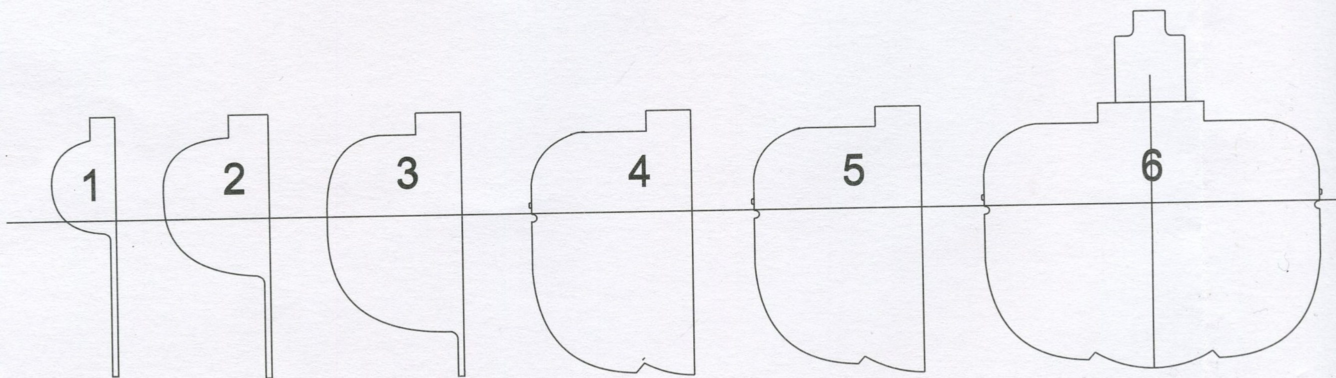





Deutschland

1:100






Deutschland

